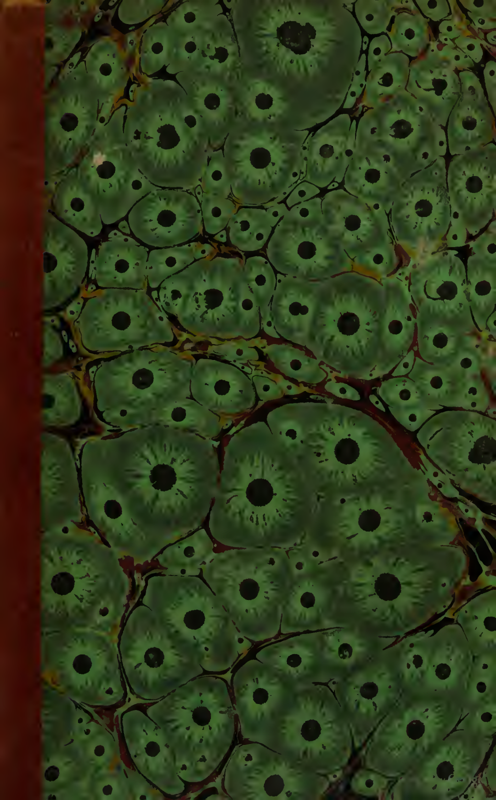
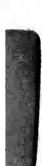








STATISTIQUE GÉNÉRALE

DE LA FRANCE.

INTÉRÊTS PRIVÉS ET MATÉRIELS.

CIRCULATION.

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR.

Essai d'une Statistique générale de l'empire de Russie, accompagnée d'aperçus historiques, 494 pag. in-12, avec plusieurs tableaux.

La Russie, la Pologne et la Finlande, Tableau statistique, géographique et historique de toutes les parties de la monarchie russe, en Europe, prises isolément, 744 pag. in-8°, avec 3 plans lithographiés. (*L'auteur prépare une seconde édition de cette Statistique* spéciale.)

OUVRAGE COLLECTIF

Publié sous la direction de l'auteur.

Encyclopédie des Gens du Monde, Répertoire universel des sciences, des lettres et des arts; avec des notices sur les principales familles historiques et sur les personnages célèbres, morts et vivants; Paris, chez Treuttel et Würtz, 22 tomes en 44 vol. gr. in-8° (*ouvrage complétement terminé*).

La Statistique générale de la France se trouve à

SAINT-PÉTERSBOURG

Chez BELLIZARD et Co, au pont de Police, Maison de l'Église Hollandaise.

LONDRES

Chez H. BAILLIÈRE, librairie française, 219, Regent-Street.

Imprimerie d'E. Duverger, rue de Verneuil, no 4.

STATISTIQUE GÉNÉRALE

MÉTHODIQUE ET COMPLÈTE

DE

LA FRANCE

COMPARÉE AUX AUTRES GRANDES PUISSANCES DE L'EUROPE

PAR J.-H. SCHNITZLER,

Chevalier de la Légion-d'Honneur et de l'Ordre de St-Stanislas de Russie;
Membre du conseil d'administration de la Société française de Statistique universelle;
Membre correspondant
de l'Académie impériale des sciences de Saint-Pétersbourg, de l'Institut national de Washington
et de la Société courlandaise pour la littérature et les arts.

TOME QUATRIÈME.

PARIS
H. LEBRUN, RUE DU HASARD-RICHELIEU, 4
GARNIER FRÈRES, rue Richelieu, 10. | J. RENOUARD ET Cie, rue de Tournon, 6.
1846

TABLE DES MATIÈRES

DU

TOME IV.

LIVRE III. DES INTÉRÊTS PRIVÉS ET MATÉRIELS.

2e SECTION. CIRCULATION OU COMMERCE.

FIN DE LA TABLE DU TOME QUATRIÈME.

ADDITIONS ET ERRATA.

(*Voir la note placée en tête des* Additions et Errata *du t. III.*)

A la page 14. Les **monnaies** anciennes, pièces de 15 et de 30 sous, seront mises hors de circulation à la fin de juin de la présente année 1846. Les autres monnaies de billon sont déjà hors de cours depuis la fin do l'année dernière.

A la p. 19. **Banque de France.** Aux neufs comptoirs de cette grande institution do crédit dont il est fait mention dans le texte, il faut ajouter ceux de Caen, Mulhouse, le Mans, Strasbourg et Nîmes, ce qui en porte à 14 le nombre actuel.

Au lieu de qui a un capital de 90 millions de fr., *lisez* dont le capital social est de 60,148,710 fr.

Voici le montant des opérations de la banque faites depuis 1840, année à laquelle notre texte s'arrête :

	Escompte de billets du commerce.	Valeur des billets de banque en circul.	Mouvement général des caisses.
1841. . .	885,790,707 fr.	229,000,000 fr.	10,285,500,000 fr.
1842. . .	943,985,775	231,000,000	10,125,000,000
1843. . .	771,554,465	229,000,000	9,997,000,000

En 1841, la banque a escompté 622,556 effets du commerce, et en 1845, 868,982. On a vu que la moyenne du montant des effets était, en 1840, de 1,517 fr.; elle a été de 1,422 en 1841, de 1,407 en 1842, et de 1,154 en 1843 : donc, cette moyenne s'abaisse, ce qui veut dire que la banqne se met de plus en plus à la portée du petit commerce. En 1842, elle a admis 413,739 effets au-dessous de mille fr.

Sa réserve métallique dépasse toujours 200 millions.

L'augmentation progressive des affaires de la banque résulte avec évidence de l'aperçu suivant :

Moyenne des 30 années de l'an VIII à 1833.	601	millions de fr.
— des 3 années 1834-35-36	693	—
— des 3 années 1837-38-39.	1,122	—
— des 3 années 1840-41-42.	1,313	—
Total de l'année 1846.	1,499	—

En l'an VIII, le maximum de la circulation des billets de banque fut de 23,450,500 fr., et elle n'a pas dépassé 100 millions jusqu'en 1806; depuis 1830, elle est fort au-dessus de 200 millions, et en 1845 elle a varié de 247 à 289 millions.

En 1841, les comptoirs de la banque n'ont fait d'affaires que pour 191 millions de fr.; en 1845, le chiffre est de 397 millions. Ils font pour environ 250 millions d'escompte.

Les dividendes de la banque augmentent en proportion : ils étaient, en 1835, de 80 fr. par action; maintenant ils dépassent 140 fr. et ils se sont élevés déjà même au delà de 200 fr.

La *Caisse générale du commerce et de l'industrie* a escompté, en 1841, 385,897 effets montant ensemble à 342,813,157 fr.

La *banque d'Angleterre*, dont la charte a été prorogée jusqu'en 1855, a un capital social de 11 millions sterling ou 275 millions de fr., sans compter le fonds de réserve, qui est de 3 ½ millions sterling, ou d'environ 87 millions de fr. Elle a 11 succursales établies à Liverpool, Manchester, Bristol, etc. Ses escomptes mensuels varient de 100 à 200 millions de fr. En 1842, elle avait en circulation des billets pour 19,914,000 liv. sterl., près de 500 millions de fr., et en caisse, sous forme de lingots ou d'or monnayé 9,816,000 liv. sterl. (245,400,000 fr.). Ses bénéfices annuels sont de 25 à 30 millions de fr. *Voir* sur tout cela, Spackman, p. 62-65. Dans l'*Annuaire de l'économie politique* pour 1845 (p. 178), n'est-ce pas par erreur qu'on a mis L. St. au-dessus de toutes les sommes? La plupart nous paraissent au contraire réduites en francs.

La *banque nationale autrichienne* a fait, en 1840, suivant les données officielles des *Tafeln* citées dans nos précédents volumes, pour 2,016,648,168 florins (5,240,685,236 fr.) d'affaires, et en 1841 pour 1,923,006,531 florins (près de 5 milliards de fr.). En 1841, elle a reçu et échangé contre des espèces pour 950,425 flor. (2,494,505 fr.) de papier-monnaie; au 1er décembre 1840, elle en avait déjà retiré de la circulation pour 437,894,075 florins (1,138,524,595 fr.); le total était donc alors de 438,853,500 flor. (1,141,019,100 fr.), et il n'y en avait plus en circulation que pour 10,859,338 flor. (28,234,278 fr.). De plus, elle fait l'escompte, des prêts sur nantissement et reçoit des dépôts. Voici le mouvement de son portefeuille, quant aux effets du commerce :

	Effets.	Valeur en flor.
Elle en possédait au 1er janvier 1841 . .	11,953	63,286,115
Elle en a escompté dans le cours de l'année	49,702	233,267,695
	61,655	296,553,810

Ces 296 $\frac{1}{2}$ millions de florins de Vienne valent, en argent de France, 770,900,000 fr.

A la p. 27. **Commerce intérieur.** Voici quelques faits communiqués aux Chambres, en juin 1843, par le ministre des finances. Vers 1830, après des recherches faites avec soin, on évaluait la quantité des denrées transportables qui se produisaient en France, à 172 millions de tonneaux. On sait que le transport maritime à l'étranger, entrée et sortie réunies, ne s'élève guère au delà de 3 millions de tonneaux, somme qui ne serait pas même doublée si l'on y ajoutait le transport par terre. Sur les 172 millions de tonneaux, on calculait que 127 millions n'étaient transportés qu'à de si courtes distances qu'on pouvait les considérer comme se consommant sur place; mais qu'il y avait 45 millions donnant lieu à des transports à des distances dont la moyenne était d'environ 15 lieues. Ces transports causaient au pays une dépense de 600 millions de fr., à raison de 90 cent. par tonne et par lieue. Depuis cette époque, les prix du roulage ont diminué de $\frac{1}{5}$, et, en admettant que la proportion des marchandises transportées n'ait pas augmenté, il y a là pour le pays une économie annuelle de 120 millions sur cet objet. Mais comme, pendant ce temps, nos exportations au dehors ont à peu près doublé, on doit croire que le commerce intérieur a aussi pris une grande extension, et dès lors l'économie est encore plus forte.

A la p. 31, *au lieu de* près de 170 millions d'hectolitres, *lisez* de près de 150 millions d'hectolitres, s'il s'agit de consommation par les hommes et les animaux, et de plus de 180 millions s'il était question de la récolte en général.

A la p. 49. **Cabotage**, navigation exclusivement réservée au pavillon national, et exempte de toute taxe de tonnage, de tout droit de navigation. Il en a été traité plus en détail dans une note additionnelle, p. 434 et suiv.

Voici maintenant le mouvement du cabotage depuis 1840. Cette navigation a employé :

	Nombre de navires.	Total du tonnage.	Hommes d'équipages.
En 1841.	79,483	2,424,240	315,809
1842.	71,787	2,471,969	294,377
1843.	73,741	2,595,067	309,612
1844.	75,192	2,596,160	309,497

Parmi les navires, ceux sur lest ne sont pas comptés. Au fait, ce n'est pas précisément de navires qu'il s'agit là, mais de voyages ou de traversées, dont chaque navire, avec les mêmes hommes d'équipage, fait un certain nombre par an. Le petit cabotage absorbe presque à lui seul les quantités ci-dessus, où le grand cabotage figure pour peu de chose. En effet, 8 p. % seulement du tonnage lui reviennent, tandis que 92 p. % se rapportent au petit cabotage, dont les navires sont, en moyenne, de 33 tonneaux, montés par 4 hommes, et ayant un chargement de 269 q. m. Les navires du grand cabotage sont, en moyenne, d'une contenance de 132 tonneaux, et ont un chargement de 1,418 q. m., avec 9 hommes d'équipage. Tout le mouvement se répartit sur 248 ports. Dans le grand cabotage, la part des ports de l'Océan a été, en 1844, d'environ 40 p. %, et celle des ports de la Méditerranée de 60 p. %. Dans le petit cabotage, Océan, environ 80 p. %, Méditerranée, 20. Dans les deux réunis, Océan, environ 76; Méditerranée, 24. Ce sont Bordeaux, Marseille, Rouen et le Havre qui ont expédié la plus grande quantité de marchandises; Rouen, Marseille, Bordeaux et le Havre (dans cet ordre) en ont reçu le plus. Parmi ces marchandises, en se réglant sur le poids, les matériaux à bâtir occupent le premier rang, surtout dans l'Océan; puis viennent les bois communs et les grains et farines. Au 4e rang figure la houille, surtout dans les ports de la Méditerranée. Voici les quantités de vins expédiées de Bordeaux pendant trois années (d'après leur poids): 1842, 656,464 q. m.; 1843, 898,627; 1844, 766,473; c'est beaucoup plus qu'en 1840 et dans les années précédentes, et l'on en peut conclure que le placement des vins de Bordeaux à l'intérieur, loin de décroître, comme on l'a prétendu, s'est au contraire élevé à son maximum en 1843.

Dans la Grande-Bretagne, le nombre des navires qui ont fait des traversées de port à port, a été, en 1842, de 127,840, et en 1843, de 131,461.

En Autriche, dans l'année 1841, le petit cabotage, fait exclusivement sous pavillon national, a employé, entrée et sortie réunies, 28,863 navires, jaugeant 371,113 tonneaux; et le grand cabotage, en partie sous pavillon étranger, 22,635 navires, jaugeant 1,062,760 tonneaux (officiel). Cette navigation avait été beaucoup plus considérable en 1840.

À la p. 61. **Commerce extérieur.** Un progrès merveilleux s'est fait remarquer, nous l'avons bien prouvé dans le texte, dans

les années de 1828 à 1843, et surtout dans la seconde moitié de cette période. L'accroissement moyen par année a été de 110 millions de fr. En prenant la période de 1830 à 1843, et en en comparant entre eux les deux termes extrêmes, on a calculé qu'il y a eu une augmentation de 61 p. % dans le commerce spécial, et de 46 p. % dans les droits de douanes acquittés. La navigation commerciale a présenté à peu près les mêmes proportions d'accroissement.

A la p. 62. **Mouvement commercial.** On s'est arrêté à l'année 1840. Voici ce mouvement pour les années suivantes :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1841. . .	1,121,421,216	1,065,357,603	2,186,781,819
1842. . .	1,142,033,203	940,250,887	2,082,284,090
1843. . .	1,186,909,168	991,962,213	2,178,871,381
1844. . .	1,192,940,886	1,146,788,166	2,339,729,032

La dernière année connue est la plus considérable de toutes. En la comparant avec la moyenne des cinq années précédentes, on trouve une augmentation de 12 p. % au commerce général, et une augmentation de 13 p. % au commerce spécial.

Veut-on une comparaison plus large ? Prenons trois périodes de cinq ans, 1830-1834, 1835-1839, et 1840-1844 : la seconde présente une augmentation de 35 p. cent sur la première, et la troisième une augmentation de 22 p. cent sur la seconde ; l'augmentation de la troisième sur la première a été de 65 p. cent.

Maintenant nous dirons tout de suite combien, sur les quantités du petit tableau ci-dessus, il revient à l'importation, et combien à l'exportation, en dégageant toutefois les chiffres des détails trop minutieux, de manière qu'ils ne représentent plus que des millions, plus une fraction. Nous les donnerons pour le commerce spécial aussi bien que pour le commerce général.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Import.	Export.	Import.	Export.
1841.	1,121.4	1,065.4	804.6	760.7
1842.	1,142.0	940.3	846.6	644.0
1843.	1,186.9	992.0	845.6	687.3
1844.	1,192.9	1,146.8	867.4	790.4

La forte diminution dans les exportations qu'on a eu à regretter en 1842, s'est arrêtée presque aussitôt, et déjà 1844 est au-dessus de 1841. En comparant cette même année 1844 avec la moyenne

des cinq années précédentes, voici dans quelle proportion l'augmentation se présente : Commerce général, 9 p. cent quant à l'importation, 14 p. cent quant à l'exportation ; commerce spécial, 11 p. cent pour l'importation, 14 p. cent pour l'exportation Le produit des droits de douanes a suivi la même progression : sous tous les rapports, il y a eu progrès.

Note de la p. 62. Nous compléterons plus loin ces comparaisons de la France avec les pays étrangers.

A la p. 63. **Valeurs officielles.** C'est l'ord. roy. du 29 mai 1826 qui sert de base à leur évaluation. Mais cette base, comme nous l'avons dit, est déjà trop ancienne et très différente de celles adoptées en d'autres pays. Ainsi, l'importation française aux États-Unis de l'année 1839 est portée, dans les documents français, pour une somme de 120 millions de fr., et dans les documents américains, pour 175 millions. De notre part, c'était rester beaucoup au-dessous de la valeur réelle. Celle indiquée pour la plupart des marchandises importées chez nous, denrées coloniales, matières tinctoriales, cotons, etc., est au contraire généralement exagérée. Basée sur des valeurs, la comparaison dite balance est nécessairement très inexacte, à cause des changements survenus dans les prix de certaines marchandises, et parce qu'une importation française a souvent un prix beaucoup plus élevé sur les marchés étrangers que celui qu'on lui attribue chez nous officiellement.

A la p. 66. Voici le rapport des **droits de douanes** depuis l'année 1840, à laquelle on s'était arrêté.

	A l'importation.	A l'exportation.	Totaux.
1841.	129,679,125	1,422,479	131,101,604
1842.	137,436,602	1,437,339	138,873,941
1843.	143,776,723	1,241,476	145,018,199
1844.	152,114,261	1,246,393	153,360,654

En Angleterre, les droits d'entrée seuls ont rapporté, en 1843, la somme de 564 millions de fr.

A la p. 74. Nous complétons jusqu'en 1844 les sommes du **commerce spécial** (celles du commerce général se trouvent ci-dessus, p. x), en indiquant de plus la part que les importations et les exportations ont dans le total.

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1841	804,557,931	760,653,561	1,565,211,492
1842	846,606,940	643,961,677	1,490,568,617
1843	845,571,095	687,312,651	1,532,883,746
1844	867,394,773	790,383,767	1,657,778,540

La moyenne décennale, de 1830 à 1839, était, au total, de 1,546 millions. Dans certaines années, par exemple en 1841, toute l'augmentation de notre commerce a porté sur le commerce spécial.

Au point de vue du commerce spécial, les marchandises ne se classent pas tout à fait de même, quant à leur rang d'importance, qu'au point de vue du commerce général, ainsi qu'on peut le voir par la comparaison suivante, fournie par l'année 1844.

IMPORTATIONS.

Commerce général.	Commerce spécial.
1. Coton.	1. Coton.
2. Soies.	2. Soies.
3. Céréales.	3. Sucre des colonies françaises.
4. Laines en masse.	4. Céréales.
5. Sucre d. colonies françaises.	5. Laines en masse.
6. Tissus de soie.	6. Bois communs.
7. Tissus de coton.	7. Graines oléagineuses.
8. Bois communs.	8. Fils de lin ou de chanvre.

EXPORTATIONS.

Commerce général.	Commerce spécial.
1. Tissus de soie.	1. Tissus de soie.
2. — de coton.	2. — de coton.
3. — de laine.	3. — de laine.
4. Soies.	4. Vins.
5. Vins.	5. Tissus de lin ou de chanvre.
6. Tissus de lin ou de chanvre.	6. Tabletterie, etc.
7. Céréales.	7. Peaux ouvrées.
8. Tabletterie, etc.	8. Papier et ses applications.

Par pays de provenance ou de destination, il y a également des différences, ainsi que l'atteste la comparaison suivante empruntée au Tableau officiel de 1844, laquelle cette fois embrasse d'un seul et même coup d'œil les importations et les exportations.

Commerce général.	Commerce spécial.
1. États-Unis.	1. États-Unis.
2. Angleterre.	2. Angleterre.
3. Suisse.	3. Belgique.
4. États Sardes.	4. États Sardes.
5. Belgique.	5. Association allemande.
6. Association allemande.	6. Espagne,
7. Espagne.	7. Suisse.
8. Russie.	8. Russie.

Cet aperçu fait en même temps connaître quels sont les pays dont les échanges avec nous ont le plus d'importance. Ils sont classés, avons-nous dit, suivant l'importation et l'exportation réunies. Dans les tableaux plus détaillés qui viendront plus loin, les importations et les exportations seront, au contraire, envisagées séparément. De plus, nous y suivrons un ordre différent de celui du Tableau officiel, en réunissant les colonies aux métropoles, seule méthode, suivant nous, qui permette de bien juger du prix que la France doit attacher, commercialement parlant, à ses rapports avec chaque puissance vue dans son ensemble.

Dans chacune des cinq années de 1840 à 1844, le commerce spécial a été inférieur au commerce général, en moyenne, de 632,402,018 fr.; il en forme à peu près les deux tiers, et par conséquent un tiers du total revient au transit, conjointement avec l'entrée en entrepôt.

A la p. 78. **Transit.** Voici la valeur respective des marchandises transitées depuis 1840 :

1841. .	203,153,638	1843. .	191,806,371
1842. .	186,330,750	1844. .	229,820,795

Sur cette dernière quantité, on a expédié par terre pour 96 millions de marchandises, et par mer pour 134 millions. Le chiffre de 1842 est inférieur à celui des trois années antérieures; mais le chiffre de 1844 est le plus élevé de tous, non-seulement quant à la valeur des marchandises, mais aussi quant à leur poids. C'est cette dernière circonstance qui, en cette matière, entre le plus en considération : peu importe à un pays le prix des marchandises auxquelles il prête son territoire pour le passage; mais plus elles sont lourdes, au contraire, plus aussi elles paient de transport et de salaires aux chargeurs. En 1844, le poids des marchandises transitées a été de 46,850 tonneaux : auparavant, la moyenne n'était que de 36,000 tonneaux. D'après cette quotité, on a fait le

calcul suivant. La moyenne de l'espace parcouru en France par ces 36,000 tonneaux est de 468 kilomètres. En supposant que toutes ces marchandises soient transportées par le roulage, elles paieront environ 4 millions de fr. pour frais de transport, pas davantage. On conviendra que cette somme, à la première apparence, n'est pas en rapport avec l'importance qu'on attache, en France, à la question du transit; même en doublant la quantité de marchandises admises à traverser notre pays et à faire usage de nos routes, le rapport ne serait toujours que de 8 millions. Mais la question de transit n'est pas seulement une question de roulage : c'en est une de mouvement commercial, de fret, de relations qui s'établissent. Des navires qui entrent dans nos ports avec des cargaisons destinées au transit, en emportent le plus souvent quelque chose, ou tout au moins ils y prennent connaissance de nos produits, et forment des liaisons.

Si notre transit a beaucoup augmenté, celui de la Belgique a pris un accroissement bien plus grand encore, et il est maintenant, pour la valeur, bien au-dessus de la moitié de celui de la France. En 1835, le transit belge ne portait pas encore sur une valeur de 15 millions de fr.; en 1843, cette valeur était de 66 millions, et en 1845, de 125 millions ! !

Les cotons en laine, le fer et la fonte, le sucre et le café, sont entrés, en 1844, pour plus de la moitié dans le poids total des marchandises dont le transit a eu lieu à travers la France; et ces marchandises concernaient avant tout la Suisse, l'Angleterre, l'Association allemande, les États-Unis, les États Sardes et la Belgique. A l'entrée, les $\frac{9}{10}$ des marchandises expédiées par transit provenaient de ces pays; à la sortie, les $\frac{3}{4}$ des marchandises leur étaient destinées.

A la p. 83. **Entrepôts.** Nous sommes obligé de dire que ces chiffres ne sont pas d'accord avec ceux du Tableau officiel, et dès lors nous les abandonnons.

Il y a eu une augmentation non interrompue, de 1839 à 1844, dans la quantité des marchandises entrées dans les entrepôts, n'importe quelle base on adopte pour le calcul, la valeur ou le poids. Ce dernier s'est accru, de 7 millions de q. m., jusqu'à près de 9 $\frac{1}{2}$; et la valeur, qui n'atteignait pas 520 $\frac{1}{2}$ millions, est arrivée jusqu'à 663 $\frac{1}{2}$. La moyenne des cinq années antérieures à 1844 était de 8 millions pour le poids, et de 600 millions pour la valeur.

Relativement à 1844, voici ce qu'on lit dans le Tableau officiel : « Le mouvement général des entrepôts s'est élevé à 9,496,528 q. m. de marchandises de toute nature, évaluées 664 millions. Les entrepôts de Marseille et du Havre figurent chacun pour près d'un tiers dans la valeur totale des marchandises entreposées. Quant au poids, l'entrepôt de Marseille y est compris pour près de moitié, 49 p. cent, et l'entrepôt du Havre pour un cinquième, 20 p. cent. Les entrepôts de Paris, Bordeaux, Nantes, Lyon, Rouen et Dunkerque ont reçu les $\frac{27}{100}$ de la valeur totale des marchandises entrées en entrepôt, et les $\frac{16}{100}$ seulement du poids de ces mêmes marchandises. »

A la p. 88. **Importations.** Elles se composent toujours, en majeure partie, de ces deux rubriques, matières premières nécessaires à l'industrie, et denrées coloniales. Les premières continuent d'y figurer dans une proportion qui approche des $\frac{3}{5}$ du total, ainsi que l'atteste le petit tableau suivant, où nous mettons l'année 1844 en regard de la moyenne des cinq années de 1839 à 1843 (pour le commerce général) :

		Moyenne quinquennale.	Année 1844.
Matières nécessaires à l'industrie. . .		681.8	709.0
Objets de consommation	naturels .	226.6	265.9
	fabriqués.	181.5	218.9
		1,089.9	11,92.9

Mais sans nous arrêter à cette division, nous dirons que le coton est l'article le plus important de toutc l'importation ; pendant quelque temps même, aucun autre n'en approchait pour la valeur ; toutetois, depuis 1841, la soie, qui tend à reprendre son ancienne primauté, n'en est plus bien loin : elle aussi dépasse maintenant, au commerce général, 100 millions de fr. Les sucres viennent après. Deux articles qui ont énormément augmenté depuis la période décennale de 1827 à 1836, ce sont d'abord les graines oléagineuses, et ensuite les fi's de chanvre et de lin : ces derniers figuraient sur la liste de cette période, en moyenne, pour 8 millions, et sont inscrits sur la l.ste de la période quinquennale pour près de 38 millions ; les premiers se sont élevés de 10 $\frac{1}{2}$ millions à 43 $\frac{1}{2}$. Les laines en masse, naguère d'une valeur do 20 millions, en font aujourd'hui une de 46. Les houilles sont allées de 10 millions à 22, etc. L'importation des tissus de soie et de coton a aussi éprouvé une forte augmentation; mais comme

elle se rapporte uniquement au transit, nous n'en dirons pas davantage.

Du reste, nous ne suivrons pas l'énumération des marchandises article par article. Si l'on veut connaître l'état actuel des choses en ce qui concerne chacune, et l'augmentation ou la diminution qu'en a éprouvé l'importation, il suffira de jeter un coup d'œil sur le tableau général du mouvement du commerce dans ces dernières années, tableau placé un peu plus loin, dans les présentes additions, et qui résume les documents officiels les plus récents. Il est inutile d'y ajouter aucun commentaire ; les réflexions se présenteront d'elles mêmes. Nous ne dérogerons à cette règle que par rapport aux deux articles suivants, par des motifs dont chacun se rendra compte facilement.

A la p. 102. **Fils de lin et de chanvre.** On a vu qu'en 1825 la Grande-Bretagne en importait 161 kilogr., et la Belgique 949,246 ; depuis 1838, cette proportion est bouleversée. Voici l'importation des deux pays, concernant cet article, pendant les quatre dernières années publiées.

	GRANDE-BRETAGNE.		BELGIQUE.	
	Quantité en kilogr.	Valeur en fr.	Quant. en kilogr.	Valeur en fr.
1841	9,191,408	37,190,646	675,221	2,693,622
1842	10,907,688	44,318,779	678,471	2,313,188
1843	6,643,800	26,923,422	1,134,691	4,462,159
1844	6,301,996	25,272,544	1,806,258	7,166,164

A la p. 111. En parlant des **graines oléagineuses**, on n'a pas encore fait mention de celle de sésame, lacune qui était sans conséquence il y a quelques années, mais qu'on nous reprocherait avec juste raison aujourd'hui ; car la graine de sésame, sur laquelle repose maintenant en grande partie l'industrie savonnière de Marseille, joue un très grand rôle dans l'importation. Il entre annuellement, dans le seul port que nous venons de nommer, pour près de 40 millions de graines oléagineuses, parmi lesquelles le sésame expédié d'Orient, surtout d'Égypte, figure pour près de moitié. Voici les chiffres de l'importation totale de la France dans les quatre dernières années (en ne comptant que les graines et non pas aussi les fruits oléagineux) :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.	Quant. de gr. de sésame. kilogr.
1841. . .	65,306,083	48,079,562	
1842. . .	75,423,500	56,567,632	
1843. . .	61,000,423	45,750,324	18,146,637
1844. . .	52,283,160	39,212,370	17,119,640

A la p. 115. Le **riz** aurait encore mérité de figurer ici : c'est une importation de 8 millions, même au commerce spécial Il nous vient surtout du Piémont et des États-Unis.

A la p. 121. C'est l'état des **exportations** qui, avec celui de l'importation des matières premières, nous met le mieux à même de juger des progrès de l'industrie française Il nous fait d'ailleurs connaître les articles que le commerce français peut offrir à l'étranger en échange de ceux qu'il réclame de lui, surtout pour alimenter nos fabriques. Nous entrerons ici dans quelques détails nouveaux ; mais, comme pour les importations, nous ne nous arrêterons pas à donner les derniers chiffres quant à chaque marchandise exportée, le tableau général du mouvement commercial qui viendra plus loin (p. XX), et qui est le résnmé de toutes les publications officielles depuis vingt ans, ne laissera rien à désirer à cet égard.

Un progrès très évident se fait remarquer dans nos exportations, dans celles du commerce spécial comme dans toutes sans distinction. Voyons d'abord les premières. Les exportations spéciales de 1844 ont eu une valeur presque double de celle des mêmes exportations de la période décennale de 1827 à 1836, et elles constituent encore une forte augmentation sur la période quinquennale de 1839 à 1843. De 1831 à 1840, l'accroissement a été de 240 millions de fr., c'est-à-dire de 50 p. cent. En Angleterre, il a été, dans la même période, de 400 millions de fr. ou de 43 p. cent. Si l'on rapproche les deux sommes, il semble que le mouvement ascensionnel est aujourd'hui plus rapide de l'autre côté de la Manche que chez nous ; mais il faut se rappeler la nature des valeurs officielles dans les deux pays. Chez nous, ces valeurs sont établies d'après une base qui n'est plus guère exacte ; depuis le temps où elles ont été fixées, les prix de la plupart des produits de l'industrie manufacturière ont baissé, de manière qu'on peut maintenant leur reprocher une grande exagération.

Il n'en est pas de même des valeurs officielles anglaises : établies d'après les déclarations du commerce, elles tiennent compte de la baisse des prix de fabrication.

Quoi qu'il en soit, voici les deux principales rubriques de l'exportation générale pour l'année 1844, mise en regard de la moyenne de la période de cinq années de 1839 à 1843 (commerce général) :

	Moyenne quinquennale.	Année 1844.
Produits naturels	344.7	361.6
Objets manufacturés. . . .	657.7	785.2
	1,002.4	1,146.8

Ainsi les objets manufacturés forment plus de la moitié du total de l'exportation. L'article le plus important de tous, et même du commerce français pris en masse, ce sont toujours les tissus de soie : en 1844, leur valeur a approché de 200 millions de fr. au commerce général, et de 150 millions, si l'on veut s'en tenir à ce qui est de production française. Cet article est tout à fait hors ligne : les tissus de coton restent au-dessous d'environ 40 millions ; tout au plus peut-on comparer avec lui ce qu'on appelle l'industrie parisienne en la prenant dans son ensemble, bronzes, plaqués, horlogerie, papeterie, parfumerie, modes, etc., lequel ensemble représente une valeur de près de 150 millions au commerce spécial. Mais, en ne faisant pas cet assemblage, en prenant les marchandises article par article, c'est aux tissus de coton qu'appartient incontestablement le second rang dans l'exportation, puis viennent les tissus de laine, puis après les soies provenant du dehors par le transit, et enfin les vins. Tissus de soie, tissus de coton, coton et laine, soies, tissus de laine, sucres, vins, laines en masse et céréales, voilà le rang d'importance des marchandises qui forment les articles les plus essentiels du commerce français, considéré dans son ensemble, sans distinction d'importation ou d'exportation. *Voir* au reste p. 156 et suiv.

Mais revenons à l'exportation envisagée séparément. Source de travail pour des milliers d'ouvriers et occasion de bénéfices pour d'autres milliers d'individus, d'ailleurs objet de méditations diverses qui exercent et étendent l'intelligence, elle est pour la France un grand et digne intérêt, bien qu'elle ne se place pas encore, et ne se placera sans doute jamais, au niveau des exportations de nos voisins des îles britanniques. Avec ceux-ci, il n'y

a pas de comparaison possible sous ce rapport. Au lieu de 7 ou 600 millions, leurs manufactures exportent pour 2,800 millions de marchandises; et, en ce qui concerne spécialement les tissus de coton, au lieu de 6 millions de kilogr., ils en exportent 80 millions. On a fait ce calcul que la quantité qui en a été exportée en 1843, et qui formait 820 millions de mètres, c'est-à-dire une longueur de 205,000 lieues, aurait pu s'enrouler 25 fois autour de notre globe!! L'exportation belge, en cotonnades, n'est que $\frac{1}{17}$ de celle de la France.

A la p. 145. **Tissus de laine.** Cet article d'exportation a reçu un énorme accroissement depuis quelques années. Sa valeur est arrivée à environ 130 millions; et ici la comparaison avec l'Angleterre n'a plus rien de décourageant pour nous. La Belgique exporte environ $\frac{1}{4}$ de la quantité fournie par nous à l'étranger, en ce qui concerne cet article. Dans l'industrie des châles en particulier, la France, comme on sait, n'a pas de rivale.

A la p. 150. **Industrie parisienne.** Il ne s'agit pas là de tous les produits de cette brillante industrie (*voir* plus haut), mais seulement de *divers articles* qui ne figurent pas encore dans ce qui précède ou suit.

A la p. 154. **Mouvement général du commerce**, par marchandises. Ici viennent les nouveaux tableaux dont nous avons déjà parlé, importations et exportations. Comme dans les anciens, les valeurs y sont exprimées en millions avec une fraction. Nous mettons en regard de l'année 1844 deux périodes antérieures, l'une décennale, l'autre quinquennale.

1° IMPORTATIONS.

Rang d'importance du commerce gén. d'après la moyenne de 5 ans.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	MOYENNE DÉCENNALE 1827-1836. Commerce général.	MOYENNE DÉCENNALE 1827-1836. Commerce spécial.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839-1843. Commerce général.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839-1843. Commerce spécial.	ANNÉE 1844. Commerce général.	ANNÉE 1844. Commerce spécial.
1	Coton	71.1	58.9	128.1	94.5	110.8	104.7
2	Soies	73.4	40.0	97.5	57.2	102.8	61.2
3	Sucre des colonies françaises	49.1	44.7	53.1	48.3	56.0	54.9
4	Tissus de soie	23.2	2.8	46.9	5.7	56.0	5.4
5	Laine en masse	20.0	16.2	46.4	37.4	64.7	48.8
6	Céréales	29.6	23.0	44.4	26.2	79.5	50.7
7	Graines oléagineuses	10.4	10.0	43.6	42.7	38.6	39.2
8	Bois communs	25.5	23.2	38.6	38.3	39.9	39.7
9	Tissus de coton (transit)	16.3	»	37.3	»	48.2	»
10	Fils de chanvre et de lin	8.1	8.9	34.8	34.0	32.5	32.1
11	Peaux brutes	16.2	14.0	32.7	27.0	31.4	28.3
12	Indigo	25.1	18.0	31.8	20.4	36.2	23.2
13	Tabac en feuilles	10.1	5.9	31.7	29.7	26.6	26.3
14	Huile d'olive	32.5	29.6	29.2	27.1	24.7	22.7
15	Tissus de lin et de chanvre	22.6	16.1	25.7	20.0	26.5	18.7
16	Houille	9.9	9.8	22.0	20.8	24.5	24.0
17	Café	17.1	10.1	21.2	12.8	24.5	14.4
18	Cuivre	11.6	11.4	18.4	17.9	13.2	14.3
19	Tissus de laine (transit)	7.4	»	17.3	»	25.0	»
20	Cendres et regrets d'orfèvre	4.8	4.8	12.6	12.7	21.0	21.0
21	Poils propres à la chapellerie et à la filature	8.8	6.3	10.3	5.5	10.9	6.9
22	Horlogerie	»	»	9.7	5.2	14.3	7.3
23	Plomb	8.2	6.8	9.4	8.4	12.4	9.5
24	Bestiaux	9.5	9.4	9.3	9.2	9.7	9.7
25	Sucres étrangers	5.5	0.7	9.2	3.6	7.0	5.1
26	Chevaux	4.6	4.2	9.1	9.1	9.2	9.1
27	Bois exotiques	4.5	3.4	7.8	5.9	6.8	6.5
28	Poissons de mer	4.6	3.0	7.6	7.4	8.0	7.8
29	Fruits de table	5.0	4.7	6.7	6.3	6.8	6.6
30	Fer (autre que la fonte brute)	6.7	4.7	6.6	3.7	7.6	4.4
31	Fonte brute			6.4	4.0	7.6	8.0
32	Nattes ou tresses de paille, de sparte, etc.	2.0	1.9	6.0	4.7	6.7	5.3
33	Riz	4.4	4.0	5.9	5.5	5.6	5.1
34	Suif brut	1.8	1.6	5.8	5.4	9.3	8.0
35	Chapeaux de paille, de sparte	4.7	3.2	5.8	5.1	4.0	3.5
36	Cochenille	4.7	1.0	5.4	3.6	6.9	5.0
37	Graisse de poisson	2.6	2.5	4.9	4.8	4.7	4.6
38	Chanvre	3.8	3.6	4.6	4.6	5.0	5.1
39	Étain brut	2.4	2.5	4.6	4.2	3.4	3.7
40	Lin	»	»	4.1	3.1	9.7	8.7
41	Bimbeloterie et mercerie	3.4	2.5	4.1	2.7	4.9	3.3
42	Poivre et piment	3.9	2.6	4.1	2.9	3.8	3.2
43	Fromages	3.3	2.9	3.9	3.4	5.1	4.3

Rang d'importance du commerce gén. d'après la moyenne de 5 ans.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	MOYENNE DÉCENNALE 1827-1836.		MOYENNE QUINQUENNALE 1839-1843.		ANNÉE 1844.	
		Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.
44	Machines et mécaniques.	1.4	1.2	3.8	3.1	3.5	2.9
45	Zinc.	1.8	1.6	3.3	3.3	5.0	5.0
46	Fruits à ensemencer.	»	»	3.2	2.9	1.2	2.5
47	Girofle.	1.3	0.2	2.9	0.3	2.6	0.3
48	Instrum. aratoires, limes, râpes, scies et outils	2.6	2.2	2.7	2.0	2.5	1.6
49	Gommes exotiques.	2.2	1.2	2.7	1.7	2.4	2.0
50	Cacao.	1.8	0.7	2.5	1.4	2.1	1.7
51	Potasse.	3.2	2.9	2.4	2.2	2.9	2.4
52	Beurre.	1.5	1.5	2.3	2.3	2.2	2.2
53	Armes.	2.3	»	2.1	0.6	2.8	0.4
54	Soufre.	1.6	1.4	1.9	2.0	3.5	2.9
55	Rogues de morue et de maquereau. . . .	1.9	1.8	1.8	1.8	2.1	2.1
56	Poils de porcs et de sangliers.	»	»	1.6	1.6	1.1	1.2
57	Thé.	2.1	0.7	1.6	0.9	1.9	0.9
58	Pelleteries.	2.5	2.3	1.4	1.3	1.9	1.8
59	Nitrate de potasse.	»	»	1.3	1.1	1.0	1.0
60	Fils de poil de chèvre.	»	»	1.2	1.2	1.1	1.1
61	Nitrate de soude.	»	»	1.0	0.9	1.1	1.1
62	Écorce de quinquina.	2.5	1.2	1.1	1.3	1.5	1.0
63	Autres articles.	60.4	42.3	84.4	54 6	97.0	62.0
	Totaux.	667.9	480.0	1,089.9	779.0	1,192.9	867.4

2° EXPORTATIONS.

1	Tissus de soie et de fleuret.	143.4	121.4	184.9	137.3	197.7	143.7
2	Tissus de coton.	66.4	54.3	129.4	91.1	156.1	108.5
3	Tissus de laine.	40.8	33.9	82.0	66.0	128.1	104.0
4	Soies.	38.0	»	53.7	4.9	55.6	7.8
5	Vins.	47.3	46.8	49.4	49.0	51.8	51.2
6	Tissus de lin et de chanvre.	42.9	82.7	38.2	26.1	43.5	28.6
7	Céréales.	11.2	5.4	29.4	12.7	35.3	6.7
8	Tablett., bimbel., merc., parapl., ouv. en bois.	14.1	13.0	26.7	24.9	30.2	28.3
9	Coton (transit).	10.2	»	25.9	»	23.0	»
10	Papier et ses applications.	10.6	10.8	20.4	19.1	21.3	20.6
11	Peaux ouvrées.	15.3	15.4	20.1	19.8	25.9	25.7
12	Poteries, verres et cristaux.	13.1	12.7	17.5	16.7	20.6	19.8
13	Eaux-de-vie de vins.	19.9	19.3	14 7	14.4	11.1	11.0
14	Linge et habillements.	7.6	7.5	13.7	12.8	16.1	15.3
15	Garance.	8.6	8.6	13 4	13.3	9.9	9.8
16	Sucre raffiné.	10.2	8.1	11.7	7.4	15 0	8.3
17	Chevaux, mules, mulets, bestiaux.	8.4	8.1	11.2	11.2	10.6	10.6
18	Café (transit).	8.6	»	10.2	»	11.3	»
19	Sucre brut et terré (transit).	8.2	»	9.0	»	6.4	»

Rang d'importance du commerce général d'après la moyenne de 5 ans	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	MOYENNE DÉCENNALE 1827-1836.		MOYENNE QUINQUENNALE. 1839-1843.		ANNÉE 1844.	
		Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.
20	Parfumerie	5.9	6.0	8.5	8.4	9.0	8.9
21	Peaux tannées, corroyées, etc.	5.5	5.5	8.4	8.2	8.9	8.8
22	Orfèvrerie, bijouterie	3.5	2.7	7.7	6.5	7.5	6.5
23	Ouvrages en métaux	3.9	3.4	7.4	7.0	10.8	10.5
24	Horlogerie	6.8	5.8	7.2	2.6	7.9	2.5
25	Huile d'olive	5.2	2.2	6.0	1.8	7.0	1.9
26	Modes	2.9	3.1	5.8	5.2	5.0	4.9
27	Fruits de table	3.7	3.4	5.8	5.2	5.0	4.5
28	Peaux brutes et pelleterie (transit)	3.1	»	5.5	»	8.0	»
29	Œufs	3.6	3.6	5.4	5.4	4.2	4.2
30	Huiles volatiles	5.5	4.7	5.3	4.2	5.0	3.6
31	Articles divers de l'industrie parisienne	6.6	6.7	5.1	5.1	5.5	5.5
32	Machines et mécaniques	1.6	1.5	4.8	4.4	5.5	5.1
33	Poils propres à la filature et la chapell. (trans.)	1.5	»	4.8	»	5.8	»
34	Bois communs	5.6	3.1	4.6	4.0	4.9	4.5
35	Fers	2.6	»	4.4	0.5	5.3	1.1
36	Indigo (transit)	4.2	»	3.4	»	6.2	»
37	Plaqués	3.0	3.2	3.5	3.2	2.8	2.7
38	Sel de marais ou de salines	3.5	2.4	3.3	3.2	2.0	1.6
39	Couleurs	1.4	1.3	3.5	3.2	4.8	4.5
40	Graines et fruits oléagineux	2.4	1.8	3.3	1.8	7.4	6.0
41	Médicaments composés	1.0	1.8	3.2	3.1	3.9	3.9
42	Fruits à ensemencer	2.8	2.7	3.2	3.1	7.9	7.9
43	Fils de coton et de laine	»	»	3.2	2.2	3.6	2.0
44	Lin	2.1	1.5	3.0	2.1	1.0	0.5
45	Tissus de poils	»	»	2.9	1.7	3.1	1.4
46	Beurre	1.6	1.6	2.7	2.7	3.5	3.2
47	Armes	2.4	»	2.7	1.2	3.9	2.3
48	Viandes salées	2.0	1.4	2.6	2.1	3.1	2.6
49	Savons	1.8	1.6	2.4	2.5	2.7	2.7
50	Or battu, tiré, laminé et filé	2.4	2.3	2.3	2.3	1.9	1.9
51	Poissons de mer	»	»	2.3	»	3.1	»
52	Cochenille (transit)	4.1	»	2.3	»	0.8	»
53	Girofle (*idem*)	1.0	»	2.2	»	2.2	»
54	Tourteaux et graines oléagineuses	»	»	2.1	2.1	1.7	1.7
55	Légumes	»	»	2.1	1.9	2.2	2.[illegible]
56	Coutellerie	1.5	1.2	2.1	1.3	1.7	1.[illegible]
57	Fils de chanvre ou de lin	1.4	1.4	2.0	1.4	2.3	1.[illegible]
58	Laines en masse et peignées (transit)	3.5	»	2.0	»	5.5	»
59	Chardons cardières	»	»	1.6	1.6	1.9	1.9
60	Chandelles	»	»	1.5	1.5	1.2	1.2
61	Cacao (transit)	1.6	»	1.4	»	0.6	»
62	Mélasse	1.4	1.3	0.6	0.6	0.5	0.[illegible]
63	Autres articles	61.4	46.3	77.2	49.2	91.1	62.[illegible]
	Totaux	698.9	521.0	1,002.4	692.9	1,146.8	790.4

A la p. 177. **États Sardes**. Un traité de commerce et de navigation, suivi à court intervalle d'une convention supplémentaire, a été conclu avec ce royaume voisin en date du 28 août 1843, et sanctionné par la loi de douanes du 9 juin 1845.

A la p. 180 **Belgique**. Traité de commerce du 16 juillet 1842, relatif à l'importation des fils et tissus de lin, remplacé par celui du 13 déc. 1845. *Voir* les *Addit. et Err.* du T III, p. x.

A la p. 193. **Association commerciale allemande**. Cette rubrique, dont nous regrettions l'absence dans le *Tableau général du commerce de la France*, y a été introduite aussitôt; seulement on y a joint le royaume de Hanovre, qui ne fait pas partie de l'association.

Le Luxembourg avec le Limbourg y est, au contraire, entré, malgré les difficultés qui s'étaient élevées à ce sujet entre le roi de Prusse et celui des Pays-Bas.

A la p. 200. **Russie** Le manque de réciprocité a porté le gouvernement russe à modifier, en les aggravant, les conditions auxquelles il admettait autrefois dans ses ports toutes les marchandises arrivées sur des navires sous pavillon étranger. L'oukase du 19 juin 1845, quoiqu'il ne désigne aucun pays, atteint cependant très réellement le commerce français. Des négociations ont été ouvertes à ce sujet par notre gouvernement.

A la p. 210. **Deux-Siciles**. Le traité du 28 février 1817 a été remplacé par celui du 14 juin 1845, qui établit un nouveau système de relations entre ce royaume et la France.

A la p. 212. **Toscane**. Parmi les États de la *moyenne Italie*, ce grand-duché est de beaucoup le plus important pour nous, commercialement parlant : aussi figure-t-il maintenant à part dans le Tableau officiel On verra plus loin que nous avons adopté la même disposition.

A la p 214. **Suède et Norvège**. Le Tableau officiel qui naguère encore confondait les deux royaumes dans une seule et même indication, les présente aujourd'hui séparément, et nous suivrons son exemple.

A la p 217. **Danemark**. Convention provisoire de commerce et de navigation, conclue en juin 1842 et supplémentaire du traité du 23 août 1742.

A la p. 237. **États-Unis**. On a omis de parler en cet endroit de l'acte de compromis publié le 2 mars 1833 pour entrer en vigueur le 30 juin 1842, et du nouveau tarif de cette dernière an-

née (30 août), pièce importante dont on peut voir le texte dans les *Documents sur le commerce extérieur*, janvier 1843, n° 1.

A la p. 261. **Venezuela, Nouvelle-Grenade et Équateur.** Ces nouvelles républiques, démembrements de la Colombie, figurent maintenant séparément dans le *Tableau général du commerce de la France;* seulement, l'Équateur est réuni à l'Amérique centrale ou république de Guatémala. Des traités de commerce et de navigation ont été conclus avec toutes les trois : avec la Nouvelle-Grenade (traité provisoire), le 18 avril 1840 ; avec le Venezuela, le 25 mars 1843 ; avec l'Équateur, le 6 juin de la même année.

A la p. 262. **Chine.** En vertu du traité de Nanking, conclu par la Grande-Bretagne avec le Céleste-Empire, le 29 août 1842, cinq ports chinois ont été ouverts au commerce britannique. Le traité supplémentaire du 8 oct. 1843 étend à toutes les nations indistinctement le bénéfice du traitement obtenu, dans ces ports, par l'Angleterre. De plus, un traité spécial a été signé, le 24 sept. 1844, entre la France et la Chine. Voir *Documents sur le commerce extérieur*, févr. 1844 et mars 1846.

A la p. 268. **Mouvement commercial par pays de provenance et de destination**. Le tableau que nous avions donné du mouvement commercial de la France avec chaque pays se rapportait aux années 1835 à 1839, dont nous avions tiré la moyenne. Maintenant nous ferons connaître les chiffres relatifs à 1844 (la dernière année publiée), et nous mettrons ces chiffres en regard de la moyenne de la période de 1839 à 1843 et de la moyenne de la période plus longue de 1827 à 1836. Nous envisagerons cette fois séparément l'importation et l'exportation, à l'exemple du Tableau officiel. Seulement nous rangeons les pays dans un ordre un peu différent. D'abord, nous mettons à part nos colonies, qui concernent bien le commerce maritime de la France et son commerce extérieur, mais non, à proprement parler, son commerce avec l'étranger. Ensuite, afin de faire apprécier d'un coup d'œil l'importance de nos relations avec chaque puissance, nous plaçons les colonies de celles qui en possèdent immédiatement après le territoire européen de cette puissance ; car de nos relations avec celles-ci dépendent aussi nos rapports avec ses possessions coloniales. Le numéro d'ordre de chacune tient compte de l'ensemble des affaires que nous faisons avec toutes les parties de son territoire.

Les renvois ajoutés aux noms de quelques pays, dans le tableau des importations et dans celui des exportations, se rapportent à un petit nombre d'explications nécessitées par la comparaison que nous établissons entre différentes périodes. De l'une à l'autre de ces périodes, tous les pays ne sont pas restés exactement dans la même situation, ou, s'il n'y a pas eu de changement quant aux pays, des modifications ont du moins été introduites dans les rubriques sous lesquelles le Tableau officiel les a rangés. On ne peut comparer que les grandeurs semblables, et pour éviter le plus possible les chances d'erreur, nous avons dû noter les changements de l'une et de l'autre espèce : c'est là le but des remarques ci-après. Pour les mêmes pays, le chiffre du renvoi est le même dans les deux tableaux, importations et exportations.

(1) Belgique. Dans une partie de la période de la moyenne décennale, ce royaume est encore confondu avec le royaume des Pays-Bas dont il s'est séparé en 1830.

(2) Association douanière allemande. Elle n'existait pas encore au commencement de la période décennale. Les chiffres que nous lui avons assignés dans les deux premières colonnes sont le résultat de l'addition que nous avons faite des chiffres qui figuraient alors dans le Tableau décennal sous la rubrique *Allemagne* avec ceux de la rubrique *Prusse.*

(3) Turquie. La Grèce est encore confondue avec elle dans les chiffres des deux premières colonnes.

(4) Pays-Bas. Même observation que relativement à la Belgique, à l'article de laquelle les deux pays sont confondus, en ce qui concerne la période décennale. Dès lors, les chiffres ont dû rester en blanc à l'article Pays-Bas, sauf le territoire colonial.

(5) Toscane. Dans le Tableau décennal, on y avait réuni les États-Romains, qui, dans nos dernières colonnes, figurent séparément avec Lucques et Monaco.

(6) États Barbaresques. Ici les chiffres des deux premières colonnes embrassent encore non-seulement l'Algérie, mais, de plus, la côte occidentale de l'Afrique, etc., dont on a fait une rubrique spéciale dans les années postérieures à 1836.

(7) Les Philippines et l'Océanie ne sont pas comprises dans les chiffres des deux premières colonnes.

(8) L'Équateur n'est pas réuni à Guatémala dans ces mêmes chiffres.

1° IMPORTATIONS.

(Valeurs exprimées en millions.)

Rang d'importance du commerce général d'après la moyenne de 5 ans	DÉSIGNATION DES PAYS DE PROVENANCE.	MOYENNE DÉCENNALE 1827-1836.		MOYENNE QUINQUENNALE 1839-1843.		ANNÉE 1844.	
		Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce général.
	A. Commerce étranger.						
1	Grande-Bretagne et Irlande.	38.5	22.0	130 2	87.5	145.1	91.0
	Indes anglaises.	21.0	16 0	30.6	21.6	39 8	26.8
	Ile Maurice et cap de Bonne-Espérance.	1.2	0..	0.1	0.1	0 4	0.2
	Possessions anglaises en Amérique.	0.2	0.1	»	0.1	0 1	0.1
2	États-Unis.	83.7	64.0	156.6	121.0	142..	133.6
3	États Sardes.	65.2	64.0	100.6	73.6	104.6	86 5
4	Belgique [1].	77.6	65 0	94.4	83.5	124.9	104.0
5	Association douanière allemande [2].	56 8	40.1	76.9	50.7	80 9	50.4
6	Suisse.	33.6	13 0	75.4	22.3	98.5	24.0
7	Espagne	32.8	23.0	38 2	29.5	44.3	31 9
	Possessions espagnoles en Amérique.	7.4	2.7	15.8	7.5	12.8	8.4
	Philippines (*voir* Chine).	»	»	»	»	»	»
8	Russie.	23.4	20.1	46.9	35.4	62.7	44.7
9	Turquie [3].	16.7	12.0	41.5	27.9	45.0	30.1
	Égypte.	4 9	4.0	8.5	6.0	11.6	12.8
10	Pays-Bas [4].	»	»	28 5	15.4	29.0	15.6
	Indes hollandaises.	2.7	1.4	5.9	4.2	6.0	4.8
11	Deux-Siciles.	16.1	11.4	23.1	15.8	24 9	16.6
12	Toscane [5].	10.8	8.0	18.7	13.8	16 0	12.5
13	Suède.	12.8	12.0	4.9	4.6	6.0	5.7
	Norvége.			13.5	13.3	14.0	13.7
14	Rio de la Plata avec Uruguay.	3.8	3.4	13.3	11.0	11.3	10.7
15	Autriche.	37.0	4 4	11.4	11.9	8.9	8.1
16	Brésil	10.2	7.1	11.2	7.1	13.5	9.0
17	Villes anséatiques.	10.0	6.6	10.5	7.4	13.0	6.4
18	États Barbaresques [6].	7.1	5.9	7.2	6.0	7 1	5 6
19	Haïti (dans son intégrité).	5.1	4.1	6.9	5.2	7.5	6.4
20	Mexique (y compris le Texas).	6.5	2.7	6.0	3 8	7.5	6.2
21	Chili.	2.8	1 6	4.8	4.3	3.4	3 9
22	Venezuela.	»	»	3.3	2.4	1.6	2 3
23	Danemark.	1.3	1.0	2.1	2.0	1.7	1.7
	Possessions danoises en Amérique.	1.2	0.6	1 0	0.5	0.1	»
24	États Romains, Lucques et Monaco.	»	»	3.0	2.3	1 9	1.8
25	Pérou et Bolivie.	1.1	0.6	2.1	1.7	0 5	0.9
26	Chine, Philipp., Coch. et iles de l'Océanie [7].	2.4	1.6	2.0	1.6	2.5	1.4

Rang d'importance du commerce général d'après la moyenne de 5 ans.	DÉSIGNATION DES PAYS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.	MOYENNE DÉCENNALE 1827–1836. Commerce général.	MOYENNE DÉCENNALE 1827–1836. Commerce spécial.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839–1841. Commerce général.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839–1841. Commerce spécial.	ANNÉE 1844. Commerce général.	ANNÉE 1844. Commerce spécial.
27	Portugal	1.5	1.3	1.6	1.2	2.4	1.5
28	Côte occidentale et autres pays d'Afrique	»	»	1.2	0.[illegible]	2.9	3.0
29	Grèce	»	»	1.0	0.5	0.4	0.2
30	Nouvelle-Grenade	»	»	0.9	0.[illegible]	1.3	1.1
31	Guatémala et Équateur [8]	1.1	0.6	0.8	0.6	»	0.1
32	Mecklenbourg-Schwerin	»	»	0.4	0.4	1.3	1.4
	Épaves et sauvetages	0.2	0.2	0.6	0.5	0.3	0.3
	Totaux	596.0	420.5	2,003.9	1,400.5	2,264.0	1,577.9
	B. Commerce avec nos colonies.						
1	Bourbon	14.9	13.0	22.5	19.6	21.4	19.4
2	Guadeloupe	23.4	20.0	21.1	17.9	20.8	21.3
3	Martinique	18.2	16.0	16.9	14.9	19.4	17.6
4	Saint-Pierre et Miquelon et grande-pêche	7.1	5.0	14.0	12.9	13.1	13.0
5	Possessions françaises dans l'Inde	2.3	1.[illegible]	4.9	1.[illegible]	10.7	2.6
6	Sénégal	2.8	1.8	4.1	3.0	4.5	4.1
7	Cayenne	2.4	1.6	3.1	1.7	3.5	1.9
8	Algérie	»	»	2.8	2.0	2.3	2.0
	Totaux	71.1	59.5	88.4	71.[illegible]	75.7	79.9
	Totaux généraux	667.7	480.0	2,092.3	1,471.9	2,339.7	1,657.8

2° EXPORTATIONS.

Rang	DÉSIGNATION DES PAYS	MOYENNE DÉCENNALE 1827–1836. Commerce général.	MOYENNE DÉCENNALE 1827–1836. Commerce spécial.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839–1841. Commerce général.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839–1841. Commerce spécial.	ANNÉE 1844. Commerce général.	ANNÉE 1844. Commerce spécial.
	A. Commerce étranger.						
1	Grande-Bretagne et Irlande	106.5	65.0	155.3	100.0	143.8	99.2
	Indes anglaises	5.3	4.6	5.9	4.7	5.2	4.5
	Ile Maurice et cap de Bonne-Espérance	2.6	2.1	5.3	4.8	4.9	4.3
	Possessions anglaises en Amérique	0.3	0.2	0.7	0.5	0.8	0.7
2	États-Unis	121.0	94.0	140.7	87.4	161.4	102.7
3	Espagne	58.4	39.0	68.[illegible]	67.3	102.0	71.4
	Possessions espagnoles en Amérique	9.3	8.4	14.3	9.6	14.4	8.3
	Philippines (*voir* Chine)	»	»	»	»	»	»
4	Suisse	53.0	30.0	91.4	39.8	106.3	47.7
5	États Sardes	44.0	28.0	65.8	37.8	83.8	41.9
6	Association douanière allemande [2]	47.2	42.4	55.2	48.5	72.6	57.4
7	Belgique [1]	56.0	50.0	51.4	43.7	54.0	46.3
8	Brésil	15.0	12.0	27.7	16.7	30.8	17.2

Rang d'importance du commerce gén. d'après la moyenne de 5 ans.	DÉSIGNATION DES PAYS DE DESTINATION.	MOYENNE DÉCENNALE 1827-1836. Commerce général.	Commerce spécial.	MOYENNE QUINQUENNALE 1839-1843. Commerce général.	Commerce spécial.	ANNÉE 1844. Commerce général.	Commerce spécial.
9	Villes anséatiques.	15.0	11.0	22.1	16.7	22.7	17.0
10	Pays-Bas [4].	»	»	20.3	15.7	19.2	15.7
	Iudes hollandaises.	0 4	0.4	0 8	0.7	0.8	0.7
11	Turquie [5].	14.0	9.6	16.0	10.7	18.7	13.1
	Egypte.	3.5	2.7	3.9	2.6	5.8	3.4
12	Toscane [5].	11.0	8.0	18.9	11.4	24.5	17.2
13	Russie.	9.6	7.8	16.8	13.2	16 7	13.6
14	Chili.	4.7	3.8	13.6	11.8	13.1	11.2
15	Deux-Siciles.	9 0	6.2	13.0	7.0	11.7	5.9
16	Danemark.	2.0	1.7	2.3	2.0	1.7	1.4
	Possessions danoises en Amérique.	3.0	2.6	5.0	4.2	4.4	3.5
17	Mexique (y compris encore le Texas).	15.0	11.0	12.3	9.5	13.9	12.0
18	Rio de la Plata avec Uruguay.	3.5	3.3	10.5	9.2	8.1	6.8
19	Autriche.	6.4	3.6	8.8	3.2	6.3	2.0
20	Haïti (dans son intégrité).	5.3	4.9	5.3	4.0	6.5	4.9
21	États Barbaresques [6].	12.0	8.0	4.3	2.6	4.4	2.6
22	Portugal.	2.8	2.4	3.2	2.2	3.7	2.7
23	États Romains, Lucques et Monaco.	»	»	3.2	2.1	3.5	2.7
24	Suède.	2.9	2.5	1.0	0.9	0.8	0.7
	Norvège.			2.1	1.9	1.7	1.4
25	Venezuela.	»	»	3.0	2.5	2.4	1.9
26	Pérou et Bolivie.	4.6	3.8	2.7	2.0	6.4	5.4
27	Grèce.	»	»	2.2	1.8	1.9	1.6
28	Côte occidentale et autres pays d'Afrique.	»	»	1.7	0.8	4.6	1.4
29	Nouvelle-Grenade.	1.5	1.3	1.1	0.7	3.1	1.9
30	Chine, Philipp., Coch. et îles de l'Océanie [7].	1.2	1.0	0.6	0.5	0.6	0.4
31	Guatémala et Équateur [8].	0.1	0.1	0.3	0.3	0.5	0.4
32	Mecklenbourg-Schwerin.	»	»	0.4	0.4	0.3	0.3
	Totaux.	646.1	471.4	897.4	601.4	993.0	655.1
	B. Commerce avec nos colonies.						
1	Algérie.	»	»	38.6	28.6	76.6	63.4
2	Guadeloupe.	17.0	17.0	16.8	16.7	23.4	23.1
3	Martinique.	17.0	17.0	18.9	18.9	20.3	20.3
4	Bourbon.	8.5	8.3	14.5	14 4	15.0	14.9
5	Sénégal.	4.3	2.5	7.0	4.3	9.8	5.6
6	Saint-Pierre et Miquelon, et grande-pêche.	2.6	2.3	5.7	5.3	5.5	4.9
7	Cayenne.	2.1	2.1	2.8	2.7	2.8	2.7
8	Possessions françaises dans l'Iude.	0.4	0.4	0.7	0.6	0.4	0.4
	Totaux.	51.9	49.6	105.0	91.5	153.8	135.3
	Totaux généraux.	698.0	521.0	1,002.4	692.9	1,146.8	790.4

L'inspection de ce double tableau, comparé à celui de la p. 268, mettra le lecteur à même de déterminer, sans notre aide, relativement à quels pays notre commerce a gagné, relativement à quels autres il a perdu du terrain. Ces derniers pays sont peu nombreux : l'Autriche en est le principal et presque le seul ; avec la plupart des autres nos relations sont en voie de progrès.

C'est d'après les chiffres du commerce général pendant la période quinquennale (1839-1843) que nous avons classé les divers États.

Considérés au point de vue de notre commerce avec eux, ils se classent d'ailleurs différemment, suivant qu'on regarde plus aux importations ou plus aux exportations. L'Espagne, par exemple, avec ses colonies, est au 3[e] rang par rapport à ces dernières, et seulement au 7[e] rang par rapport aux premières. La Belgique, au contraire, est au 4[e] rang pour les importations, et pour les exportations seulement au 7[e].

Quant à l'ensemble des échanges, la Grande-Bretagne avec ses colonies est aujourd'hui au 1[er] rang ; les États-Unis lui ont cédé le pas. L'Espagne n'est plus au 3[e] rang, mais au 6[e] ; elle en a été évincée par la Suisse et les États Sardes, deux voisins qui se disputent aujourd'hui cette place avec des droits presque égaux ; cependant la balance penche du côté de la Suisse. Le 5[e] rang a été conquis par un nouveau venu, l'Association commerciale allemande, avec laquelle nos relations s'étendent de plus en plus. La Russie, sans encore monter à un rang supérieur, fait des progrès sensibles, et les affaires, entre elle et nous, pendant l'année 1844, dépassent beaucoup celles qu'on a enregistrées pour la période quinquennale, etc., etc.

A la p. 269. **Importance commerciale des principales puissances.** Cette importance, envisagée d'une manière absolue et abstraction faite de la France, est toujours la même : nous n'avons presque rien à changer à l'ordre dans lequel notre tableau fait figurer chaque puissance, si ce n'est que l'Association allemande y est à un degré trop bas. Il convient seulement d'ajouter ici les derniers chiffres publiés dans chaque pays relativement au mouvement général de leur commerce.

Grande-Bretagne. Nous empruntons aux *Tables of the Revenue, Population, Commerce*, etc., P. XII, publiée en 1844 (p. 12), l'état suivant de son mouvement pendant les années **1840, 1841** et **1842.** Les livres sterling ont été réduites en fr. à raison de **25.**

	Importations.	Exportations.	Total.
1840. . . .	1,685,824,100	2,911,991,950	4,597,816,050
1841. . . .	1,609,419,050	2,922,591,700	4,532,010,750
1842. . . .	1,630,118,225	2,846,106,475	4,476,224,700
Moyenne.. .	1,641,797,125	2,893,563,375	4,535,360,500

La moyenne des années 1837, 1838 et 1839 avait été de 3,415,689,882, importations et exportations réunies : la différence est donc de plus de 1 milliard, sur lequel les exportations ont gagné près de 900 millions !

En livres sterling, la somme des exportations, en 1842, était de 113,844,259 ; elle comprenait les deux rubriques suivantes : produits des manufactures du royaume uni, 100,260,101 ; marchandises étrangères et coloniales, 13,584,158. En conséquence, la seule exportation des produits des manufactures britanniques s'élevait à une somme fort au-dessus du total de notre mouvement commercial dans la même année.

États-Unis. Les chiffres du tableau (p. 269) sont les moyennes des années 1836, 1837 et 1838 : nous pouvons placer ici, comme point de comparaison, les chiffres de la période triennale suivante, 1839, 1840 et 1841. Ils serviront à rectifier ceux de la note p. 68. Les dollars sont réduits en francs, à raison de 5.42.

	Importations	Exportations.	Total.
1839. . . .	878,538,640	655,971,760	1,534,510,400
1840. . . .	580,709,640	715,906,120	1,296,615,760
1841. . . .	693,168,280	660,436,770	1,353,905,050
Moyenne. .	717,572,186	677,438,217	1,395,010,403

L'augmentation de cette période triennale sur la précédente est peu considérable, et, dans les importations, il y a eu même diminution. Cela provient de la crise de 1839 à 1840, qui a donné de l'inquiétude à la France et à l'Angleterre, au point qu'elles ont considérablement affaibli leurs envois.

En dollars, l'exportation de 1841 était de 121,851,803 ; sur ce nombre, 106,382,722 se rapportaient à des produits du pays, et 15,469,081 à des produits étrangers. Voir *The American Almanac*, etc., *for* 1843, p. 189.

Monarchie Autrichienne. Nous avons sous les yeux les publications officielles *Tafeln*, etc. ; mais dans cette complication de termes divers, il est bien difficile de démêler les totaux. En conséquence, nous préférons nous en tenir aux renseignements

fournis par les *Documents sur le commerce extérieur* (janvier et février 1846), qui, à l'aide d'un vaste ensemble de données, établissent à 850 millions de fr. le total général du mouvement commercial autrichien, importations et exportations réunies. Comme les développements ajoutés se rapportent presque exclusivement au commerce spécial, nous ne les reproduirons point ici. Seulement nous ferons remarquer que le chiffre 850 millions, s'il est exact, constitue un grand progrès sur celui de la période de quatre ans (1836-39) que nous avions fait connaître.

Association allemande. Nous sommes toujours dans la même impossibilité de résumer par des chiffres généraux le mouvement commercial du Zollverein, attendu qu'on y publie seulement la quantité des marchandises importées ou exportées, et non leur valeur. Ce n'est qu'approximativement et sur des données dépourvues de caractère officiel que cette valeur a été estimée, dans son ensemble, à 1,400 millions de fr., somme sur laquelle les opérations par mer, c'est-à-dire des ports de la Prusse, figureraient pour environ 300 millions. Elle placerait l'Association au 3e rang de notre tableau, avant les États-Unis; mais nous la regardons comme exagérée. *Voir* au reste les détails remarquables contenus dans les *Documents sur le commerce extérieur*, février et mars 1845.

Pour combler une lacune dans notre ouvrage, nous donnerons ici l'état des affaires de la France avec cette association commerciale, d'après les publications officielles françaises. Nous ferons seulement remarquer qu'on y a joint, peut-être forcément, le Hanovre, qui n'a point adhéré au pacte d'union, et cette circonstance empêche de se rendre un compte exact de l'état des échanges entre les deux parties. Le lecteur pourra comparer ces chiffres avec ceux du tableau de la p. XXVI ci-dessus.

	Importations.	Exportations.	Total.
1841.	82,561,779	51,324,798	133,886,577
1842.	81,844,123	54,193,548	136,037,671
1843.	77,947,069	66,124,068	144,071,137
1844.	80,945,984	72,361,450	153,307,434

Ces sommes se rapportent au commerce général. Le commerce spécial présente une différence d'environ un tiers en moins.

Russie. Voici son mouvement commercial dans les deux der-

nières années dont nous ayons connaissance (le rouble argent à raison de 4 fr.):

	Importations.	Exportations.	Total.
1842.	331,902,264	350,303,472	682,205,736
1843.	300,113,898	330,282,400	630,375,998

Belgique. En 1848, son mouvement commercial a été d'une valeur totale de 678 millions, dont 366 à l'importation et 310 à l'exportation; 418 millions ou environ les $\frac{3}{5}$ se rapportaient au commerce spécial. Voici les chiffres détaillés pour quelques années antérieures:

	Importations.	Exportations.	Total.
1841.	277,220,850	211,627,169	488,847,819
1842.	288,387,063	201,970,588	490,358,281
1843.	294,584,180	222,154,281	510,738,461

États Sardes. Nous sommes toujours dans la même pénurie de données relativement à leur mouvement commercial; seulement nous trouvons dans les *Documents sur le commerce extérieur*, janvier 1848, les indications suivantes sur l'ensemble de leur commerce maritime en 1843. Quant au tonnage des navires, y est-il dit, il s'est élevé (importations et exportations réunies) à 833,949 tonneaux, et, pour les valeurs transportées, à 357,718,000 fr. Dans cet ensemble, la part du commerce maritime et direct des États Sardes avec la France et l'Algérie a été de 253,478 tonneaux, et de 84,792,000 fr.: soit 23 $\frac{1}{2}$ p. % de la valeur totale. Suivent les détails. On peut aussi consulter ceux que nous avions donnés antérieurement dans une notice sur *le royaume de Sardaigne* imprimé dans le *Journal de la Société française de Statistique*, T. XV (1845), p. 193-208.

Pays-Bas. Les mêmes *Documents* (juin et juillet 1845) nous mettraient maintenant à même d'entrer dans beaucoup de détails sur leur commerce; mais nous nous bornons à extraire les chiffres du mouvement commercial pendant les trois dernières années, ainsi que la moyenne décennale des années de 1834 à 1843. Les valeurs sont toujours en francs.

	Importations.	Exportations.	Total.
Moyenne de 10 ans,	342,697,000	250,013,000	592,710,000
1841.	396,325,000	322,310,000	718,635,000
1842.	362,645,000	307,801,000	670,146,000
1843.	379,340,000	286,010,000	665,350,000

La même livraison nous fait connaître le commerce des Indes Orientales néerlandaises. — Revenons maintenant à la France.

A la p. 280. **Commerce de terre**. Voici les chiffres des années qui ont été publiées depuis 1840.

	Importations.	Exportations	Total.
1841	345.9	285.1	631
1842	293.9	263.1	557
1843	323.7	287.1	610.8
1844	360.6	320.9	681.5

A la p. 284. **Commerce maritime**, même complément.

	Importations.	Exportations.	Total.
1841..	775.5	780.3	1,555.8
1842..	848.1	677.2	1,525.3
1843..	863.2	704.9	1,568.1
1844..	832.3	825.9	1,658.2

A la p. 294. **Navigation française**. Voici la part respective de la France et des marines étrangères à tous les transports du commerce français (entrée et sortie réunies). Nous donnons le nombre des navires et l'étendue du tonnage.

Les premiers chiffres pour chaque année se rapportent à la France; ceux qui sont au-dessous, à l'étranger. Les chiffres de la première colonne indiquent, non pas précisément le nombre des navires, mais celui des voyages faits par les navires employés. On n'a pas tenu compte des navires sur lest.

	Navires.	Tonnage.
1841. . . .	11,576 ou 42 ½ p. %	1,205,000 ou 39 p. %
	15,567 ou 57 ½	1,887,000 ou 61
1842. . . .	10,737 ou 39 p. %	1,137,000 ou 36 p. %
	15,887 ou 61	2,002,000 ou 64
1843. . . .	11,431 ou 41 p. %	1,205,000 ou 38 p. %
	16,555 ou 59	2,042,000 ou 62
1844. . . .	11,761 ou 42 p. %	1,256,000 ou 38 p. %
	16,466 ou 58	2,032,000 ou 62

La proportion du tonnage français s'abaisse : la moyenne des 10 années de 1830 à 1839 avait été de 43 p. %. Le maximum, 47 ½ p. %, revient à 1831.

Voici le mouvement commercial maritime de la Grande-Bretagne pendant les trois premières des mêmes années (entrée et sortie réunies) :

	Navires.	Tonnage.
1841.	42,719	7,526,000
1842.	41,078	7,317,000
1843.	41,514	7,715,000

A la p. 317. **Inscription maritime.** *Voir* à cet égard ce que nous avons dit au T. II, p. 215 et suiv.

A la p. 324. La **navigation à la vapeur** est entrée, en 1844, dans l'ensemble du mouvement maritime du commerce français, pour 6,297 navires jaugeant ensemble 750,000 tonneaux. C'est 608 navires et 102,000 tonneaux de plus qu'en 1843.

A la p. 329. **Port de Londres.** Son tonnage, pour le long cours, s'est élevé, en 1842, à 1,922,000 tonneaux. Celui du port de Liverpool, à 1,902,000. Au reste, quelques rectifications au sujet de ces deux ports ont déjà été données p. 436.

A la p. 331. **Port de Marseille.** *Voir* son mouvement dans ces derniers temps, T. Ier, p. 460.

A la p. 337. **Port de Nantes.** *Au lieu de* 24 kilom., *lisez* 50 kilom.

A la p. 337. *Au lieu de* 100 lieues, *lisez* 240 lieues.

A la p. 438. Dans les chiffres relatifs au **port d'Anvers**, le cabotage est compris.

LIVRE TROISIÈME.

DES INTÉRÊTS PRIVÉS

(2e SECTION.)

LIVRE TROISIÈME.

DES INTÉRÊTS PRIVÉS ET MATÉRIELS.

IIe SECTION.

LA CIRCULATION OU LE COMMERCE.

CHAPITRE Ier.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Le commerce est la conséquence naturelle de la production, et, avec elle, le principal agent de la richesse. Sans la possibilité d'effectuer des échanges, chacun travaillerait forcément à satisfaire les premiers besoins de la vie, et encore son temps, partagé entre mille occupations dissemblables, y suffirait-il difficilement. Sans échanges, il y aurait d'un côté encombrement des mêmes produits, et par suite, un énorme gaspillage;

de l'autre, il y aurait privation, souffrance, et fort souvent disette sans ressource, pauvreté sans remède. Le développement des forces humaines se trouverait arrêté; une extension infinie de besoins et de moyens de jouissance ne donnerait plus l'éveil au génie inventif et ne mettrait plus en jeu tous les ressorts des muscles, toutes les facultés de l'esprit. Le travail, cet éternel honneur de l'homme, restant paralysé, nous ignorerions tant de sources de bien-être qui sont en même temps pour nous des occasions d'exercer nos talents et d'enlacer dans de nouveaux liens la sociabilité, condition essentielle du bonheur terrestre. L'échange ou le commerce permet que les occupations soient distinctes et que chacune, pratiquée sans partage et à la faveur d'une longue habitude, puisse être poussée jusqu'à sa dernière perfection. Car chacun sait que cette perfection dépend en partie de la division du travail, qui amène aussi la plus grande réduction possible des frais qu'il entraîne. Or, une forte consommation rend seule cette division possible; celle d'une simple province ne serait pas moins insuffisante à cet égard que celle d'un simple individu.

En France, ainsi que nous l'avons vu dans le volume précédent, la variété de la production en égale la richesse. Les moyens d'échange sont par conséquent très nombreux, et les obstacles que la circulation rencontrait autrefois, même à l'intérieur du pays, n'ont pu tenir contre les lumières qui se répandent, contre l'exigence de tant de nouveaux besoins; de jour en jour nous en voyons disparaître les

derniers. Leur suppression était une impérieuse nécessité en même temps qu'un bienfait immense.

En effet, tandis que les grains abondent dans les départements septentrionaux, le Midi, couvert de vignobles, leur offre en échange ses vins généreux et un autre produit malheureusement insuffisant, mais riche encore, l'huile d'olive, si précieuse dans l'art culinaire, dans l'économie domestique en général, et dont, indépendamment de la préparation des savons fins, l'utilité est si grande dans les fabriques.

Au lieu des oranges, des citrons, des figues que mûrit le soleil méridional, le Nord récolte en abondance des fruits moins délicats, mais aussi moins exposés et d'une culture moins coûteuse; par les tiges filamenteuses du lin et du chanvre, il remplace la riche dépouille du ver à soie dont les feuilles du mûrier sont l'indispensable aliment; il possède le minéral sans lequel nos mets manquent de saveur, et cette autre richesse souterraine à défaut de laquelle l'industrie resterait réduite à de petites proportions. Le Nord produit le fer qui assure notre défense en même temps qu'il arme la charrue, anime l'industrie par de puissants instruments et sert de pivot aux nouvelles voies de communication; là sont les gras pâturages où se multiplie le bétail si nécessaire à l'exploitation des propriétés rurales et qui, même comme objet de consommation, n'est pas encore en rapport avec les besoins de notre grande famille; là aussi sont les bras vigoureux, les caractères persévérants qui fatiguent la terre de leur travail ou qui créent des valeurs nouvelles par l'industrie.

Grâce au commerce, toutes les fractions du royaume participent aux richesses propres à chacune d'entre elles. Par le commerce, la France s'approprie ensuite une portion des richesses de l'étranger ou des productions de ses possessions lointaines qui n'auraient pas de valeur pour elle sans lui. Nous lui devons le coton qui manque au pays et dont nos manufactures sont cependant avides; nous lui devons la soie et les laines, qu'il ne produit pas en assez grande quantité pour alimenter tous les métiers de l'industrieux Lyonnais, tous les métiers des drapiers du Nord et ceux qui fournissent l'Europe entière des plus riches tapis. Nous lui devons encore l'indigo, la cochenille et les bois de teinture non moins nécessaires à nos fabriques; le sucre, le café, le cacao et les épices également refusés à nos climats, mais que l'habitude a rangés parmi les premiers besoins de nos tables; le cuivre et l'étain dont la nature est avare envers la France, et le plomb que le sol recèle en quantité, mais qu'on n'a pas essayé encore de lui arracher fructueusement.

Aucun pays n'est plus heureusement situé que la France pour le commerce; aucun n'offre plus de facilités pour la circulation. Placé presque au cœur de l'Europe, baigné par les mers les plus fréquentées, voisin des contrées favorisées d'un ciel encore plus beau que le sien, et de peuples producteurs et commerçants, notre pays est couvert dans son intérieur d'un réseau de rivières et de fleuves navigables par eux-mêmes, ou pouvant le devenir sans frais trop considérables. Ces fleuves, ces rivières sont déjà liés entre eux, ou destinés

à l'être, dans un avenir prochain, par de nombreux canaux, par des routes commodes et par les voies encore plus expéditives imaginées dans notre siècle d'activité fiévreuse et de désirs immodérés. La Loire, la Seine prennent leur source au centre du pays, qu'ils traversent ensuite, surtout la première, dans une longue étendue où tout s'anime par le commerce, pour aboutir à la fin, celle-là à l'Océan Atlantique, celle-ci, vis-à-vis de l'Angleterre, à la Manche que sillonnent les bateaux à vapeur des deux peuples. Par le Rhône, cette autre artère principale, l'intérieur est en communication avec la Méditerranée, où Marseille, le premier port de France, envoie ses navires à voiles ou à vapeur tantôt vers Smyrne et l'Égypte, tantôt vers l'Algérie, ou sur des points encore plus lointains, de même que le Havre et Bordeaux sont les intermédiaires entre la France et les colonies qu'elle possède depuis des siècles en Amérique. Prolongée par le canal du Midi, la Garonne opère la jonction des deux mers, pendant que la Saône ouvre une communication entre la Méditerranée et la mer du Nord, entre Marseille et Amsterdam, au moyen du Rhône et du Rhin et des ouvrages hydrauliques qui se rattachent à ce réseau. D'autres travaux, en réunissant la Marne avec le Rhin, doivent faire entrer dans ce même système Paris et le Havre, c'est-à-dire la Seine et la Manche. Ainsi, toutes les provinces ont déjà ou auront entre elles des rapports faciles et suivis; la plupart d'entre elles trouveront accès à la mer, ce grand véhicule du commerce, cette large voie de communication, dont s'effrayait à tort autrefois l'inexpérience des peu-

ples, privés, il est vrai, des moyens sûrs de conduite que la science prodigue maintenant aux navigateurs.

Tout aujourd'hui tend vers la mer, comme vers une inépuisable source de richesse. Jusqu'ici, cependant, la France s'en est plus servie pour transporter chez elle les denrées coloniales, dont elle fournissait même jadis beaucoup d'États sans marine, le coton des États-Unis, les bois de teinture du Brésil, etc., etc., que pour disséminer au dehors ses propres produits et lever un tribut sur les nations étrangères. Car si l'on excepte ses vins, si recherchés en tous pays, sa garance, ses fruits et ses huiles, la France, qui nourrit une nombreuse population, n'envoie à la mer qu'en petites quantités les produits de son sol, pourtant si fertile. Elle charge les navires de ses tissus variés, destinés les uns à rehausser l'opulence du riche et les autres à couvrir modestement la nudité du pauvre, de ses articles de goût et de mode, de sa poterie, de ses verres et cristaux; mais elle garde, en grande partie, pour sa propre consommation ce que l'agriculture arrache au sein de la terre, comme si elle ne trouvait pas cette mère de tous les arts digne de la faire connaître dans les climats lointains.

Plus qu'aucun autre pays, la France se suffit sous ce rapport à elle-même : la nature a généreusement pourvu à tous ses besoins matériels. Le pain, le vin, les fruits, les légumes, la viande de boucherie, le sel, aliments nécessaires et journaliers; les peaux, la laine, le lin et le chanvre, matières qui sont converties en vêtements; le bois pour le chauffage, le charronnage et la construction; le fer qui se transforme en outils et

instruments, en véhicules, en machines, en armes ; les animaux domestiques, précieux auxiliaires de l'homme dans ses travaux de toute nature,— rien ne manque à la France ; elle produit tout cela en quantité, et il ne tient qu'à elle, si son intérêt l'exige, de le produire encore plus abondamment. Elle ne s'adresse point à l'étranger pour ses besoins ordinaires de la vie, mais seulement pour satisfaire des besoins factices ou dans des circonstances extraordinaires, comme disettes partielles ou générales. Le bois, pourtant, ne s'y trouve plus en assez grande abondance, et l'on tire aussi du dehors de grandes masses de cuivre, de plomb, d'étain, etc. Néanmoins, il ne faut pas croire que la France soit dépourvue de ces métaux : il en est d'eux sans doute comme de la houille, qui, plus soigneusement exploitée, suffirait pleinement. Si l'importation des laines est considérable, c'est que la France fournit de draps une grande partie du globe. Dans un but semblable, elle achète beaucoup de fil de lin et de chanvre, et elle renvoie au dehors, préparées et ouvrées, les peaux brutes qui lui en étaient arrivées. Dans aucune de ses parties, cependant, elle ne produit ni le café ni le thé ; mais le sucre lui vient de ses propres colonies, et même la métropole en produirait assez pour sa consommation, si elle n'avait pas ses motifs pour l'acheter à ces dernières. Ce qu'elle demande surtout à l'étranger, ce sont des articles dont la civilisation avancée a fait un besoin réel pour tout le monde, mais dont elle pourrait au besoin se passer si ces mêmes articles ne faisaient pas vivre des milliers d'ouvriers occupés à les transformer, en décuplant leur

valeur. On importe bien aussi le bois pour la construction des vaisseaux, les chevaux non-seulement de luxe mais encore ceux que réclame le service des armées, beaucoup de bestiaux pour les provinces mal partagées à cet égard et voisines de la frontière ; mais c'est en général dans l'intérêt des fabriques que se font les importations ; c'est pour assurer au pays sa part à toutes les jouissances du luxe ; pour faire supporter en partie aux étrangers les frais de production de tant d'objets divers qui rendent la vie plus douce, plus commode, plus délicate ; pour assurer à l'état une source de revenus considérables, sans lesquels aujourd'hui il n'est plus de puissance ; enfin, c'est pour occuper par l'industrie tous les bras dont peut se passer l'agriculture, et pour créer des bénéfices plus grands que les siens, pour arracher aux riches tout le numéraire que les nécessités de la vie ne font pas sortir de leur coffre-fort, et pour former avec l'étranger lui-même des relations qui profitent à la civilisation du pays autant qu'à sa prospérité matérielle. Car la Providence, en donnant à chaque peuple quelque richesse qu'elle refusait aux autres, a voulu les rapprocher ; en les mettant entre eux dans une dépendance mutuelle, elle a voulu leur rappeler qu'ils étaient frères, et que l'œuvre de la civilisation ne pouvait s'accomplir que par leur concours à tous, de même que tous en recueilleraient les avantages.

L'exportation prouve assez que ce n'est pas seulement pour son propre usage que la France fait ses emprunts à l'étranger. En effet, cette exportation consiste avant tout en tissus de soie, de coton, de laine, de

lin et de chanvre; puis en peaux préparées et ouvrées, en mercerie et en industrie parisienne, transformations ingénieuses des matières premières achetées au dehors. La porcelaine, l'horlogerie, le sucre raffiné, la verrerie et les cristaux, la parfumerie et les modes viennent après. Ces trésors de l'industrie accroissent la richesse nationale et payent une large dîme à l'État; leur production entretient l'activité, l'émulation, le besoin de lumières et de science, et retient dans la circulation des capitaux qui se cacheraient peut-être et appauvriraient d'autant la société.

Ce serait un chapitre bien intéressant de l'histoire de la civilisation générale en France, que le tableau des développements successifs qu'y a pris le commerce depuis les temps les plus reculés; mais les matériaux d'un tel travail sont difficiles à réunir, surtout en ce qui concerne le commerce intérieur, au sujet duquel, faute de documents positifs, on serait toujours obligé de s'en tenir aux généralités. Pour le commerce extérieur, soumis de tous temps au contrôle des douanes, ces difficultés n'existeraient pas au même degré, mais la tâche serait immense et nous craindrions de n'y pas suffire. D'ailleurs, en l'abordant d'une manière sérieuse, c'est-à-dire proportionnée à son étendue, nous nous éloignerions du véritable objet de cet ouvrage, plus spécialement consacré à l'exposé de l'état actuel des choses. Nous nous bornerons en conséquence à un simple précis qui trouvera sa place, mieux qu'ici, en tête du chapitre où nous traitons du commerce extérieur. N'oublions pas cependant que du développement de ce der-

nier dépend aussi en grande partie celui du commerce intérieur qu'il est impossible d'en séparer entièrement. C'est de l'intérieur que part ordinairement le mouvement, et il réagit aussi sur lui : l'impulsion plus vive donnée au commerce français en général est contemporaine de l'essor que l'industrie française prit sous l'administration vigilante et éclairée de Colbert. La destruction des barrières intérieures, entre les différentes provinces du royaume, accéléra le mouvement et prépara l'ère nouvelle dont les résultats nous frappent aujourd'hui.

En nous occupant du commerce extérieur, nous pourrons essayer d'établir une comparaison entre son état actuel et celui avant la révolution de 1789. Mais pour ne point négliger des chiffres qui peuvent aider le lecteur à constater l'état général du commerce français à cette dernière époque, nous placerons ici le tableau de situation suivant, sans pouvoir toutefois en indiquer la source primitive, et sans répondre par conséquent de l'exactitude des données qu'il présente. Le nombre des commerçants surtout est tout-à-fait hors de proportion. Nous diviserons ce tableau en deux sections.

I.

CAPITAUX ENGAGÉS DANS LE COMMERCE ET LEUR PRODUIT.

	Capitaux fixes et circulants.	Produit brut.	p. 100	Produit net.	p. 100
Comm. extérieur.	251,739,776	377,620,640	150	242,865,122	96
— intérieur.	319,083,618	319,083,618	100	187,246,050	58
— de détail.	181,276,678	725,106,832	400	87,042,963	48
Totaux (en liv.).	752,100,072	1,412,811,090		517,154,135	

II.

NOMBRE DES PERSONNES INTÉRESSÉES.

	Nombre des commerçants.	Nombre des ouvriers.	Population totale (femmes et enfants) vivant du commerce.
Commerce extérieur.	8,095	126,968	405,186
— intérieur.	9,362	248,250	715,908
— de détail.	17,743	614,612	1,843,836
Totaux. .	35,200	989,830	2,964,930

Les produits de l'agriculture, ceux des fabriques et manufactures, des mines, de la pêche, voilà quelles sont les matières du commerce général actuel, dans l'ordre de leur importance. En s'occupant isolément du commerce extérieur, il faudrait placer au premier rang les produits de l'industrie, car la France vend habituellement au dehors $\frac{5}{7}$ d'objets fabriqués, et seulement $\frac{2}{7}$ de produits naturels; ce dont il ne faut pas se hâter de conclure que l'agriculture est moins importante chez nous que l'industrie, car le commerce intérieur est le plus considérable des deux; et d'ailleurs il faut déduire du chiffre de l'industrie les sommes qui représentent l'achat au dehors des matières premières sur lesquelles opère le travail industriel, et qu'il lui faut avant tout importer.

Quant aux *moyens de commerce*, ils sont de diverses natures et il en sera traité dans différentes parties de cette statistique. En première ligne se placent les *transports par terre* et la *navigation* sur lesquels on trouvera les détails nécessaires dans les chapitres II et III du présent volume, au lieu qu'il nous faut renvoyer le lec-

teur à un autre volume pour la description des *routes*, des *canaux*, des *chemins de fer*. On trouvera encore à la fin de celui-ci le tableau des *monnaies*, des *poids et mesures*. La *protection* assurée au commerce extérieur, par le moyen d'une marine et de nombreux consulats, figure plus convenablement dans la partie de cet ouvrage où nous faisons connaître le gouvernement et l'administration de l'État. Là aussi nous traitons la matière importante des *douanes*; nous y parlons du *Code de commerce*, du *Conseil supérieur* et des *Chambres de commerce*, et de tout ce qui tient à la législation commerciale. Mais il est encore quelques autres moyens de commerce dont nous devons traiter ici même : ce sont le *numéraire* et le *crédit*, les *banques* et les *bourses* de commerce.

Numéraire. Il est difficile de calculer la quantité du numéraire qui se trouve en circulation dans un pays, même quand on connaît les sommes d'argent monnayé qui sortent annuellement des hôtels des monnaies : le commerce, les voyages établissent un tel mouvement de va-et-vient qu'il est impossible de tenir compte exactement ni de ce que l'étranger reçoit de nous, ni de ce qu'il nous envoie en échange. Ici, comme sur beaucoup d'autres points, il faut se contenter d'approximations.

Du temps de Law, en 1716, la circulation de l'argent monnayé en France était évaluée à la somme de 1,200 millions; en 1782, Necker a cru pouvoir l'estimer à celle de 2,200 millions de livres, et, dans ses *Lettres sur l'Amérique du Nord* (t. Ier, p. 394), M. Michel Chevalier porte jusqu'à 3 milliards la circulation d'aujourd'hui;

somme énorme, surtout si on la compare à la circulation en Angleterre que le même économiste limite à un milliard, et que ceux qui vont plus loin ne portent guère au-delà de 1,200 millions. Adam Smith n'évaluait encore qu'à la somme de 30 millions sterling (750 millions de fr.) la somme d'argent monnayé circulant de son temps en Angleterre. Aussi, dans ce pays, le manque de numéraire se fait-il quelquefois sentir ; mais un capital monétaire trop considérable laisse, en revanche, improductive une trop grande portion de la richesse nationale.

D'après un rapport fait au parlement par M. Jacob, la masse du numéraire existant en Europe (y compris la Russie qui étend aussi son bras sur l'Asie), dans l'année 1829, n'aurait été, en tout, que de 7,837 millions de fr.; la France en aurait donc possédé les deux cinquièmes, si dès lors sa circulation était de 3 milliards. Quoi qu'il en soit, notre pays est le plus riche de tous en numéraire.

Pour constater la somme de cette circulation, deux moyens de vérification nous sont donnés: 1° les publications officielles sur les quantités d'espèces fabriquées dans les hôtels des monnaies, et 2° les publications officielles sur l'importation et l'exportation du numéraire.

Nous ne remonterons pas, quant au premier point, au-delà de 1795, année où le système décimal fut appliqué aux monnaies. Les émissions qui ont été faites depuis comprennent à peu près toutes les espèces en circulation, celles de l'ancien régime ayant été mises à la refonte en grande partie. Il ne reste plus guère en cir-

culation aujourd'hui des monnaies duodécimales que pour environ 20 millions de pièces de 15 et de 30 sous, qui disparaîtront bientôt elles-mêmes, la loi du 4 juillet 1837 n'admettant plus que les monnaies métriques.

D'après un tableau publié par le gouvernement, voici quels auraient été les matériaux sur lesquels les hôtels des monnaies ont eu à opérer dans l'intervalle du 1er avril 1803 au 31 décembre 1829.

	EN OR.		EN ARGENT.	
	fr.	c.	fr.	c.
Anciennes espèces usées. .	134,641,860	27	882,687,049	30
Lingots et autres matières.	812,485,739	73	1,158,048,037	70
Totaux. . .	947,127,600	»	2,040,735,087	»
Ensemble, ces deux sommes font.			2,987,862,687	»
Ont été monnayés, de 1786 à 1803, en argent.			109,655,000	»
Total. . .			3,097,517,687	»

Comparons ces chiffres à l'état des pièces en or et en argent fabriquées dans les différents hôtels des monnaies pendant la même époque à peu près.

Pièces à l'effigie	EN OR. fr.	c.	EN ARGENT. fr.	c.
D'Hercule (1795 à 1803). .			106,237,255	»
De Bonaparte ou de Napoléon.	528,024,440	»	887,830,055	50
De Louis XVIII.	389,333,060	»	614,830,109	75
De Charles X.	29,770,100	»	538,074,921	75
	947,127,600	»	2,146,972,342	»
			947,127,600	»
Ensemble. . .			3,094,099,942	»

On voit que les deux sommes sont à peu près identiques.

	fr.	c.
Report. . .	3,094,099,942	»
Pièces à l'effigie de Louis-Philippe I[er], frappées jusqu'en 1832.	279,852,948	50
	3,373,952,890	50
Actuellement la fabrication des monnaies en France est de 48 millions par an, dont 5 en or et 43 en argent. Cela donnerait, pour les huit années écoulées du 1[er] janvier 1833 au 31 décembre 1840.	384,000,000	00
Et pour total général des monnaies fabriquées depuis la révolution.	3,757,952,890	50
Sur cette somme, les pièces d'or valaient environ.	1,040,000,000	
Et les pièces d'argent.	2,710,000,000	

Les monnaies de cuivre encore actuellement en circulation (quoique destinées à être refondues très prochainement) sont présumées valoir environ 50 millions. Ce chiffre, ajouté à la valeur des espèces en or et en argent, donne un total de plus de 3,800 millions.

Tout ce numéraire n'est certainement pas resté dans la circulation française; car une grande partie de nos pièces d'or et d'argent sont disséminées dans toute l'Europe et en Amérique; une partie en a été fondue par les orfèvres; de plus on sait que souvent des sommes considérables sont enfouies par les avares ou par les gens craintifs, et quelquefois ces sommes ne sont pas retrouvées par les héritiers. Mais peut-on évaluer ces pertes à plus de 800 millions, même dans l'espace de près de cinquante ans? Or, en cas de négative, on aurait

toujours, pour la circulation actuelle, les 3 milliards de M. Michel Chevalier. Rien ne justifie donc la réduction de cette somme par M. Schubert à 480 millions, qui ne représenteraient que dix fois la somme annuellement frappée.

Le second moyen de vérification qui soit à notre portée, c'est l'état officiel des importations et des exportations du numéraire et des lingots. Cet état, sans doute, ne mérite qu'une confiance limitée, car beaucoup d'importations ou d'exportations de ce genre se font à l'insu de nos préposés à la douane; mais il a néanmoins son importance relative, et nous ne devons pas le négliger. On le trouve dans la Statistique officielle[1] pour les années de 1787 à 1836, moins celles de 1811 à 1815, non-seulement en bloc, mais par pays de provenance et de destination, et nous en offrirons le résumé à nos lecteurs (sommes en francs).

	Importation.	Exportation.	Différence.
De 1787 à 1810.	832,394,605	166,550,148	665,844,457
De 1815 à 1836.	3,328,516,127	1,996,943,121	1,331,573,006
En 1837. . . .	199,325,486	59,331,224	139,994,262
En 1838. . . .	172,677,176	57,223,400	115,453,776
En 1839. . . .	175,222,759	77,688,634	97,534,125
En 1840. . . .	217,112,298	73,497,522	143,614,776
Totaux. . .	4,925,248,451	2,431,234,049	2,494,014,402

L'augmentation des métaux précieux a donc été de près de 2,500 millions dans cette période de cinquante ans. En moyenne, elle a été de près de 50 millions par an; mais elle a été loin de suivre une marche régulière : des diminutions ont eu lieu dans les années

(1) Volume du *Commerce extérieur*, p. 34 et suiv.

1816, 1818, 1819, 1821 et 1826, et celle de la première de ces années, où la France fut rançonnée par l'étranger, a été de 105,566,328 fr.

Nous avons vu que Necker, en 1782, estimait le numéraire en circulation à la somme de :

	2,200,000,000 liv.
En y ajoutant l'excédant de l'importation sur l'exportation.	2,494,014,402
Et, pour les quatre années intermédiaires entre 1782 et 1787.	176,000,000
On trouve le total de.	4,870,014,402

somme dont on peut déduire ce qui doit être sorti de la circulation, puis les quantités plus considérables d'or et d'argent exportées sans déclaration, surtout dans le temps de l'émigration, enfin tout ce qui aura été employé par l'orfévrerie et la bijouterie, sans arriver à une somme inférieure aux 3 milliards dont nous avons parlé.

C'est avec la Grande-Bretagne d'abord, et ensuite avec la Belgique, que la France fait le plus grand échange de numéraire.

Au reste, on sait bien aujourd'hui que cet échange et la proportion dans laquelle il a lieu n'est pas la seule mesure de la richesse d'un pays, ni de la prospérité de son commerce. Le numéraire n'est pas non plus le seul représentant des valeurs; car, dans l'état actuel des relations commerciales, et au moyen du *crédit* qui en est le plus puissant promoteur, les marchandises s'échangent en outre contre des promesses de paiement consignées dans ce qu'on appelle les *effets de*

portefeuille, et qui sont les billets de banque, les lettres de change, les titres de rentes dans les fonds publics, et autres valeurs en papier. La promesse peut même n'être que verbale, mais alors elle n'a d'autre garantie que la bonne foi de celui qui l'a faite. Il en résulte que tout négociant peut faire, et fait en effet, des affaires bien au-delà de son capital; il en fait au moins pour une somme double, et quelquefois la proportion est le triple, le quadruple, ou même le décuple. Pour la Banque de France, elle va habituellement jusqu'à dix fois le capital, et souvent elle est allée bien au-delà.

Le besoin de crédit ainsi que d'une grande facilité pour les revirements de fonds a donné lieu à un commerce particulier, celui de l'argent, pratiqué par les banques publiques ou privées.

Ce n'est pas ici le lieu d'expliquer sur quels fondements repose l'institution des banques publiques. Chez nous, on le sait, il n'y en a qu'une, à vrai dire, la *Banque de France*, dont nous faisons connaître, dans une autre partie de cet ouvrage, l'organisation et le genre d'affaires. Instituée par les lois du 24 germinal an XI et du 22 avril 1806, son privilége aurait expiré le 22 septembre 1843, s'il n'avait été prorogé, par la loi du 30 juin 1840, jusqu'au 31 décembre 1867. Jusqu'ici, toutefois, cet établissement si utile, non-seulement au commerce, mais encore au gouvernement qui l'appelle à son aide dans des moments de besoin, n'a guère fonctionné que pour la capitale et pour les départements les plus voisins. Cependant, depuis quelques an-

nées, il multiplie ses succursales ou *comptoirs*, autorisés à émettre, comme lui, des billets au porteur qui ne sont pas d'un taux moindre de 500 fr. Il existe aujourd'hui neuf de ces comptoirs établis à Reims, à Saint-Étienne, à Saint-Quentin, à Montpellier, à Grenoble, à Angoulême, à Besançon, à Clermont-Ferrand et à Châteauroux. Il existe ensuite des banques particulières légalement autorisées et qui mettent aussi en circulation des billets, sans être astreints au taux de 500 fr. comme *minimum*. Les villes qui sont en jouissance de ces banques départementales, toutes en relations d'affaires avec la Banque de France, sont : Bordeaux, Rouen, Nantes, Lyon, Marseille, le Havre, Lille, Toulouse, Orléans.

Pour donner une idée de l'influence que ces institutions peuvent exercer sur la circulation et le commerce, nous consignerons ici quelques faits importants.

La Banque de France, qui a un capital de 90 millions de fr., sans compter la réserve, a escompté au commerce, c'est-à-dire qu'elle lui a livré par anticipation, en lui faisant une véritable avance, des valeurs,

En 1834, pour	316,727,000 fr.		En 1838, pour	801,507,000 fr.	
1835, —	445,349,000		1839, —	1,047,054,000	
1836, —	760,874,000		1840, —	928,534,000	

Les effets escomptés par la Banque centrale étaient, en 1838, au nombre de 576,000; en 1839, de 638,500 ; en 1840, de 610,600. Dans ce dernier nombre, il a été admis 266,024 effets de 1,000 à 200 fr., et 63,247 effets de moins de 200 fr. La moyenne des effets a été de

1,517 fr. On voit que plus de la moitié sont d'une valeur au-dessous de 1,000 fr.; plusieurs milliers sont même d'une valeur au-dessous de 100 fr.

Les autres opérations de la Banque consistent en avances sur actions des canaux, sur rentes, sur lingots, en escomptes de Bons du Trésor et d'obligations de la Ville de Paris; elle garde des sommes considérables en espèces ou en lingots; elle achète des bons de la Monnaie et des traites de coupes de bois, etc.

Voici quel a été le total de ses affaires pendant 7 ans:

En 1834. . .	486,495,000 fr.	En 1838. .	974,440,000 fr.
1835. . .	543,055,000	1839. .	1,454,043,000
1836. . .	891,153,000	1840. .	1,461,350,000
1837. . .	939,000,000		

Dans ces totaux, les comptoirs sont compris. Voici quelle a été leur part spéciale dans les 3 dernières années :

	Banque centrale.	Comptoirs.
1838. . .	891,414,400 fr.	83,025,900 fr.
1839. . .	1,315,577,900	138,465,500
1840. . .	1,281,949,904	179,400,276

Des six comptoirs existant en 1840, celui qui faisait le plus d'affaires était le comptoir de Saint-Étienne; venaient ensuite, dans l'ordre décroissant, ceux de Montpellier, Saint-Quentin, Reims, Angoulême et Grenoble. L'ordre ne reste pas tout-à-fait le même si l'on a égard seulement aux effets escomptés, dont voici le nombre en 1840 : Saint-Étienne, 21,680; Saint-Quentin, 14,485; Montpellier, 13,829; Reims, 13,723; Angoulême, 2,658;

Grenoble, 320. La moyenne des effets était de 38 fr.; c'est Saint-Quentin qui offre la moyenne la plus basse, 26 fr.; et la plus élevée, 69 fr., appartient à Angoulême.

Le mouvement général des caisses a été : en 1838, de 7,166,000,000 fr.; en 1839, de 7,478,000,000; en 1840, de 11,373,000,000.

Le nombre des billets de banque en circulation est de 4 à 5 millions, d'une valeur qui varie de 190 à 240 millions; circulation insignifiante, eu égard à la masse de numéraire que possède le pays. Les moyennes de la valeur ont été comme suit : en 1838, 210,000,000; en 1839, 212,700,000; en 1840, 221,900,000. La moyenne de la circulation des comptoirs réunis a été, en 1838, de 2,000,000; en 1839, de 2,500,000; en 1840, de 2,939,000 [1].

Les affaires de la Banque de France, ainsi que celles du gouvernement, jointes à l'immense consommation d'une capitale, concentrent dans Paris une très grande partie de la circulation.

Parmi les banques particulières, c'est celle de Bordeaux qui a la plus grande circulation, savoir : en 1839, de 14 millions, et en 1840, de plus de 15 millions. Celle de Lyon vient après : en 1839, un peu plus de 9 millions; en 1840, près de 11 millions et demi. Les 9 banques départementales actuellement en vigueur, et dont la moins importante paraît être celle de Toulouse, ont eu en cir-

(1) Voir sur tout cela le *Compte-rendu* présenté aux assemblées générales des actionnaires de la Banque de France, le 28 janvier 1841, et dans les années précédentes.

culation, en 1839, 46 millions, et en 1840, 54,746,000, sommes très faibles et qui font voir que leur papier ne jouit pas encore d'une grande faveur. Le capital réuni de ces banques particulières ne s'élève pas au-delà de 21,350,000 fr.

Comme les banques publiques, les banques privées, les *banquiers*, font le commerce de l'argent, dans les limites de leurs capitaux ou de leur crédit. Ils achètent, pour le revendre, suivant les indications du change, le papier des différentes places; ils escomptent les lettres de change; ils concourent pour des sommes plus ou moins grandes aux emprunts publics; ils reçoivent des fonds en dépôt, et font, pour leurs correspondants, toutes sortes de paiements ou de recettes, moyennant une prime ou une commission; en un mot, ils facilitent les virements de fonds et rapprochent l'échéance pour les personnes nanties de papiers dont elles ne sont pas en mesure d'attendre l'époque des paiements. En France, le nombre des banquiers n'est limité par aucune loi, et l'étendue de leurs affaires n'a rien d'uniforme. Un des établissements les plus importants est la *Banque Laffitte*, à Paris, banque collective créée par l'association, vers 1835.

C'est la *Bourse*, on le sait, qui est le point central des affaires de commerce, le rendez-vous et le lieu de réunion des négociants et de tous ceux qui prennent part à la circulation de l'argent et des marchandises, tels que banquiers, agents de change et d'assurances, armateurs de navires, etc. Toutes les nouvelles y arrivent, se propagent rapidement et guident le commerçant dans ses

opérations. La concurrence s'y produit avec liberté et publicité, les demandes et les offres s'y croisent, et de ce conflit résulte une fixation juste et exacte qui règle les prix et les conditions des marchés que l'on vient conclure à la Bourse[1]. Nous n'avons pas à nous occuper ici des règlements auxquels ces institutions sont soumises, ni du genre de surveillance que le gouvernement y exerce; disons seulement que la loi française interdit au commerce toutes autres réunions pour ses affaires et lui défend aussi de s'assembler à la Bourse à d'autres heures que celles qui sont fixées. Les opérations qui se font là journellement embrassent la vente de toutes espèces de marchandises et matières métalliques, la fixation du prix du change, les affaires de banque, les assurances contre les risques maritimes et terrestres, l'affrétement des navires, les transports par terre et par eau, mais surtout, au moins à la Bourse de Paris, les spéculations sur les effets publics[2].

Depuis leur introduction en France, au XVIe siècle (la première, celle de Toulouse, date de 1549, et la seconde, celle de Rouen, de 1556), ces établissements se sont multipliés dans notre pays. Celui de Paris, légalement institué par un arrêt du conseil, du 24 septembre 1724, est, comme on le pense bien, le principal de tous, et après

(1) *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises* (Paris, chez Guillaumin), art. *Bourse*, t. Ier, p. 349.

(2) *Encyclopédie des Gens du monde* (Paris, chez Treuttel et Würtz), art. *Bourse*, t. IV, p. 85. Voir aussi les art. *Fonds publics*, *Agiotage*, et autres.

lui viennent ceux de Lyon, Marseille, le Havre, Bordeaux. Dans plus de 60 villes, le gouvernement a autorisé l'ouverture de Bourses de commerce, ayant leurs agents de change et courtiers de marchandises, d'assurances, etc. Il existe en outre près de 50 villes, qui, sans avoir leur Bourse, peuvent avoir néanmoins, et ont en effet, des agents de change ou courtiers. A Paris, on sait que la négociation des effets publics forme la principale attribution des agents de change réunis et compris sous le nom de *parquet*, qui est celui de cette partie de la Bourse, placée à la vue du public, que les règlements leur réservent exclusivement.

Herbin, dans la *Statistique gén. et part. de la France* (t. II, p. 286), voulant constater la proportion dans laquelle la circulation se partage sur les principales fractions du royaume, emprunte à Bonvallet-Desbrosses (*Tableau des Richesses de la France*) un tableau relatif à l'année 1789 et dans lequel la circulation totale de la France, à cette époque, est supposée être de 2,474,254,960 livres tournois, somme qui ne paraît admissible à Herbin qu'en y comprenant pour environ 350 millions de billets de caisses publiques en circulation. Voici ce tableau, produit de l'addition de toutes les affaires commerciales, de tous les achats, ventes, virements de fonds:

	Numéraire en circulation.	Affaires qui se sont faites.
Provinces maritimes.	1,053,838,350	4,485,600,000 liv. t.
— frontières.	385,227,000	453,600,000
— de l'intérieur.	1,035,189,600	11,874,600,000
	2,474,254,950	16,813,800,000

Herbin ajoute encore ces mots : « On doit faire attention que, dans les mouvements du commerce des départements maritimes, nous avons compris les affaires lucratives du commerce de mer et extérieur ; mais comme les bénéfices restent dans la circulation intérieure, nous avons pu, sans errer, les comprendre dans le commerce intérieur. »

Avant d'examiner en particulier cette première des deux grandes divisions de notre mouvement commercial, rappelons encore rapidement que si le commerce est l'un des principaux agents de la richesse pour les particuliers, il ne l'est pas moins pour l'État qui en fait la source de ses revenus les plus productifs : le commerce intérieur, par les impôts de consommation dont il le frappe et dont nous parlons ailleurs ; le commerce extérieur, par les droits d'entrée et de sortie qu'il prélève sur les transports et dont il conviendra de dire quelque chose dans le chapitre III du présent volume.

CHAPITRE II.

DU COMMERCE INTÉRIEUR.

Un pays n'est pas toujours libre d'abandonner les cultures et les industries dont le commerce pourrait avec beaucoup plus d'avantage lui fournir les produits; car il y a pour lui une considération qui domine toutes les autres, c'est le soin de son indépendance. En négligeant la production, même coûteuse, des grains et des pommes de terre, principale nourriture du peuple, ou

du fer avec lequel il forge des armes, il serait à la merci des étrangers, qui, devenant ses ennemis, peuvent lui envoyer des armées hostiles à la place des cargaisons qu'il en attendait. Il y aurait plus que de l'imprudence à s'exposer à un tel danger. Mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit des différentes provinces d'un même empire. Celles-ci agiront dans leur intérêt en se bornant aux cultures pour lesquelles leur sol est le plus propre et aux branches d'industrie qu'elles peuvent exercer d'une manière fructueuse : elles donneront alors plus de perfection à leur travail, et, l'échange leur procurant ce qui leur manque, elles auront une plus grande abondance et une plus grande variété de produits utiles ou agréables.

§ 1er. CHIFFRE GÉNÉRAL ET BASES D'ÉVALUATION. C'est cet échange qui constitue le commerce intérieur, le plus important de tous pour un pays vaste et agricole, d'abord par la division du travail qu'il permet, comme nous l'avons vu (p. 2), et ensuite parce qu'il met en circulation des valeurs beaucoup plus considérables que le commerce extérieur. En effet, dit Herbin (t. II, p. 287), « le commerce extérieur, même le plus brillant, n'est pas le dixième du commerce intérieur et de consommation. » Au reste, nous avons déjà dit (p. 10) qu'il est impossible de séparer entièrement ces deux branches ; car le commerce intérieur se compose pour une bonne part des denrées coloniales, ainsi que des marchandises ou denrées étrangères importées dans le pays et qui entrent dans la consommation ; et même les marchandises qu'on

exporte donnent lieu à des affaires à l'intérieur avant d'arriver à la frontière ou au port où l'exportation a lieu.

Ainsi, le commerce intérieur de la France s'exerce d'abord sur tous les produits de notre sol ou de notre industrie qui se consomment dans le pays ou qui donnent lieu à des affaires avant d'en sortir, et ensuite sur tous les articles importés par le commerce spécial et par nos navires revenant de la pêche maritime.

On l'a estimé à 6,476,160,000 francs dans l'année 1829, dont on supposait que le commerce tout entier pouvait être évalué à 7,703,016,000 francs[1]. S'il y a, comme on peut le croire, de l'exagération dans la première somme, elle ne saurait être cependant très considérable, ainsi qu'on le verra plus bas (p. 43) dans notre récapitulation, où le chanvre et le lin, le tabac, la garance, etc., ne sont pas compris, et qui constate cependant environ cinq milliards. Les évaluations du comte Chaptal, pour 1819, établissaient d'ailleurs une somme approchante. Cet illustre économiste estimait la valeur des produits annuels de l'agriculture

à.	4,678,728,885 fr.
et des produits de l'industrie à	1,404,102,400 fr.
TOTAL. . . .	6,082,831,285 fr.

somme dont il convient de retrancher, en grande partie, le montant des exportations, mais à laquelle, en revanche, il faut ajouter celui de l'importation spéciale. Au reste, pour évaluer avec justesse la somme qui représente tout le commerce intérieur, il ne suffit pas de

(1) Schubert, *Manuel de Statistique*, t. II, p. 117.

connaître la valeur de la production et de l'importation, il faut encore porter en ligne de compte le bénéfice que le commerce fait sur la vente des objets aux consommateurs. Or, ces bénéfices sont très considérables (ceux du détaillant se montent quelquefois à vingt-cinq pour cent), et il est tel produit de l'industrie sur lequel le commerçant gagne autant et plus que le fabricant. Après le bénéfice du négociant en gros vient encore celui du détaillant, et tout cela s'ajoute au prix de production. Le roulement des fonds et les intérêts du capital sont naturellement compris dans ces bénéfices.

Est-il permis de croire, surtout en faisant attention à la masse de numéraire en circulation, que, malgré ces sommes énormes, le commerce intérieur actuel soit encore au-dessous de ce qu'il était avant la révolution de 1789? Herbin (t. II, p. 280) l'affirmait positivement pour l'année 1802, en se fondant sur ce que, par suite de la révolution, les revenus des propriétaires étaient passés en grande partie de leurs mains dans celles des habitants des campagnes.

« En effet, dit-il, de 150 millions de revenus fonciers que les propriétaires terriers dépensaient dans la seule ville de Paris, il ne s'y en dépense pas aujourd'hui plus de 40 millions de même espèce. Le surplus des revenus des terres reste entre les mains des paysans, devenus propriétaires des fermes dont avant ils versaient régulièrement le fermage dans le commerce, par la voie des propriétaires consommateurs. Ainsi, sans que la population soit diminuée, le numéraire même restant égal, et la culture ayant fait de très grands progrès,

la consommation d'objets d'industrie manufacturière, surtout de ceux de luxe qui donnent le plus de salaire et de bénéfices de main-d'œuvre, a perdu de son étendue et a cessé de verser dans le commerce les capitaux nécessaires à sa prospérité. »

Herbin ajoute : « C'est aussi là une des causes du haut intérêt de l'argent ; parce que le cultivateur parcimonieux le retenant dans l'inaction, par défaut de consommation et par une cupidité particulière à cette classe d'hommes, il se retire chaque jour de la circulation et devient matériellement plus rare ; inconvénient auquel il est difficile de remédier, et sur lequel le temps seul peut agir, mais dont le commerce se ressentira beaucoup plus longtemps que de toute autre espèce de contretemps politiques. »

Certainement, même aujourd'hui, ces observations n'ont pas perdu tout ce qu'elles renfermaient de vérité relativement à l'époque où elles ont été écrites; mais cependant elles ne s'appliquent plus exactement à la nôtre : des faits et des chiffres authentiques attestent un grand accroissement dans le commerce intérieur, comme dans le commerce de la France en général, malgré les échecs qu'il a essuyés, nous ne le contestons pas, en divers endroits, et les rudes coups dont il a quelquefois été frappé. En premier lieu, l'essor qu'ont pris dans le pays les fabriques et les manufactures, en réduisant considérablement le prix de certains objets, surtout d'habillement, qu'on tirait auparavant de l'étranger, a singulièrement multiplié l'usage de ces mêmes objets devenus accessibles à toutes les classes. Aucune aussi ne reste

plus entièrement étrangère au luxe qui envahit de plus en plus la société, et qui fait contracter à tout le monde une infinité de besoins qu'on ne connaissait pas jadis et dont chacun en engendre de nouveaux. Le contact de toutes les classes entre elles tend à répandre dans la masse du peuple un désir d'aisance permis autrefois aux riches seulement, et une foule d'articles dont ceux-ci connaissaient seuls l'usage. En comparant avec les importations de 1789 celles qui appartiennent à l'Empire et à la Restauration jusqu'en 1828, on trouve, il est vrai, une forte diminution, et nous verrons un peu plus loin qu'il faut même descendre à 1836 pour trouver une année qui égale le commerce de 1792; mais en revanche l'intérieur du pays ayant été mieux exploité, des richesses nouvelles y ont été créées, et elles ont profité à tout le monde. Aussi les exportations, dans la même période, ont-elles considérablement augmenté (d'environ 170 millions, de 1789 à 1828), ainsi que l'importation des métaux précieux; et si l'exportation de ces mêmes métaux s'est accrue dans une proportion beaucoup plus forte encore, c'est une preuve de plus du progrès de la France en prospérité et de la plus grande activité imprimée à la circulation.

Ce qui prouve surabondamment ce dernier fait, c'est la cherté plus grande de toutes les denrées, ou plutôt la valeur moindre de l'argent. Dans un rapport fait à la Chambre des Députés sur les recettes du budget de l'année 1832, M. Humann, ministre des finances, a établi qu'il faudrait aujourd'hui 1 fr. 31 c. pour se procurer l'équivalent de ce qu'on obtenait, en 1786,

avec la somme de 1 fr. Il a basé son calcul sur la comparaison du prix des grains pendant les douze années antérieures aux deux époques de 1786 et de 1830. Les grains dont la valeur échangeable reste assez constamment la même[1], donnent effectivement à cet égard la meilleure mesure : or, J.-B. Say a calculé que l'hectolitre de blé a dû valoir, au commencement de la révolution française, 1,342 grains d'argent pur, poids de marc, et, en 1820, 1,610 grains.

§ 2. Éléments constitutifs. Nous avons dit de quels éléments se compose le commerce intérieur. Les principaux articles de celui de la France sont les riches produits de son agriculture, de ses mines, de la pêche fluviale et maritime, et les denrées coloniales, ainsi que les articles les plus usuels de l'industrie; et ce sont incontestablement certains articles de première nécessité, produits du sol, les grains, la viande et les vins, qui sont les plus importants de tous.

1° La consommation annuelle des *grains* que Peuchet (*Statistique* d'Herbin, t. VII, p. 208), il y a cinquante ans, évaluait à 101 millions d'hectolitres, est aujourd'hui de près de 170 millions d'hectolitres, somme dont il s'agit de trouver la valeur en francs. Pour le froment, la moyenne des prix dans les cinquante années écoulées depuis 1789, est de 20 à 21 fr.; mais cette céréale, la plus chère de toutes, ne forme pas la moitié du total des récoltes et de la consommation; l'avoine, qui vient

(1) Voyez l'art. *Grains* de l'*Encyclopédie des Gens du monde*, t. XII, p. 710.

après pour la quantité, en forme un peu moins du quart, mais son prix est de beaucoup inférieur : on ne peut guère le fixer à plus de 7 fr. 50 c. Celui du seigle est toujours de 40 à 50 p. 100 au-dessous de celui du froment, et la consommation de cette céréale est encore très forte. Nous mettrons donc à 12 fr. la moyenne d'un hectolitre de céréales en général : la valeur de la quantité entrant annuellement dans la consommation serait ainsi de plus de 2 milliards dont il faudra peut-être déduire le dixième, sinon le huitième, réclamé par les semailles[1]. L'exportation et l'importation des céréales modifie ces chiffres d'une manière peu sensible. En effet, la première est d'une faible importance, même en y comprenant les farines dont nous fournissons nos colonies; car la plus forte exportation qui ait eu lieu dans cinquante-cinq ans, celle de 1814, n'a été que de 1,421,809 hectolitres, et la moyenne a été d'environ 162,393 hectolitres ou de 121,794 quintaux métriques[2]. L'importation, à la vérité, est en général plus considérable; mais pour l'apprécier, elle aussi, à sa juste va-

(1) D'après Herbin (*Statistique générale et particulière de la France*, t. II, p. 282), la valeur des grains serait seulement de 700 millions; mais c'est évidemment trop peu.

(2) Comme résultats fournis par l'observation sur les poids des divers grains, nous reproduisons ici les moyennes d'expériences faites par une dizaine d'agronomes sur ce sujet. Ils ont trouvé que le froment pèse 75 à 78 kilogr. l'hectolitre ; le seigle, 70 à 75 ; l'orge, 60 à 65 ; l'avoine, 45 à 50 ; le sarrazin, 57 à 60 ; le maïs, 67 à 68 ; les haricots, 75 à 78 ; les lentilles, 78 à 80 ; les vesces, 79 à 80. L'hectolitre de farine pèse en moyenne 60 kilogr.

leur, il suffit de rappeler les calculs auxquels elle a servi de base. D'après un tableau dressé par M. Millot, les grains et farines importés, depuis 1778 jusqu'à 1832 inclusivement, se sont élevés à environ 30 millions de quintaux métriques. D'après cela, si l'on suppose un demi-kilogr. nécessaire à la consommation journalière de chaque individu, la quantité importée dans 55 ans aurait été l'équivalent de 57 jours seulement de nourriture de la population totale, ou de un jour par an. La plus forte importation, celle de 1832, qui était de 4,767,796 hectolitres (plus de 5 millions et demi de quintaux métriques), aurait à peine suffi pour nourrir la nation pendant vingt et un jours; et cependant, pour l'opérer, il a fallu 3,575 navires de cent tonneaux [1] ou un tonnage de 357,584 tonneaux, ce qui dépasse le tonnage de toute la marine française au long cours.

Ainsi, pour les céréales, le commerce étranger entre à peine en ligne de compte, même dans les années de disette, et nous pouvons dire que c'est le pays, et par conséquent le commerce intérieur, qui fournit seul à la consommation. Les personnes qui toutefois, sur une matière si importante, voudraient connaître le détail des chiffres, peuvent recourir à la *Statistique* officielle *de la France*, Commerce extérieur, tableaux n[os] 93-95 et 125-127; ou au *Tableau décennal*, p. 104 et 380.

Par rapport à cette denrée de première nécessité, comme pour d'autres moins indispensables, le pays se

(1) Disons tout de suite ici que le tonneau de mer équivaut à 1,000 kilogr. Cent kilogr. font un quintal métrique.

suffit donc à lui-même, et produirait facilement un excédant sur la consommation si les cultivateurs trouvaient leur intérêt à augmenter une production qui alors diminuerait de prix et ne récompenserait plus suffisamment leur travail. Un tel état de choses est d'autant plus précieux pour la France, eu égard à sa nombreuse population, qu'en cas de disette il serait, comme on vient de voir, difficile au commerce d'importer, dans un délai assez court, la quantité nécessaire pour couvrir le *déficit;* car lors même qu'il serait possible de se procurer au dehors cette quantité, les marines de tous les pays ne suffiraient pas à en opérer assez promptement le transport.

Mais ce qui est vrai pour la France, dans son ensemble, ne peut se dire de toutes les parties qui la composent. Le sud ne produit pas assez de grains pour sa consommation, et, naturellement, les grands centres de population sont tributaires, sous ce rapport, des contrées environnantes ou même plus éloignées. De là un commerce actif. Ce sont surtout les régions du nord et du nord-est qui versent leur excédant sur les points où il y a insuffisance ; les plus grands marchés sont à Paris, Rouen, Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse et Nantes. Paris, par la Seine et ses affluents, par le canal de Saint-Quentin, par celui de l'Ourcq et les autres grandes voies de communication dont cette ville est le centre, reçoit facilement toutes ses provisions en blé, qui s'élèvent par an à environ 2 millions d'hectolitres, et fait des expéditions pour l'intérieur, tant en farine qu'en grains ; les principaux marchés qui l'alimentent sont : Étampes, Chartres, Brie, Meaux, Dammartin, Provins, Pont-

Sainte-Maxence, Senlis, Pontoise, etc. Vers Rouen se dirigent non-seulement les grains nécessaires à la consommation de la population de cette ville, aussi fort nombreuse, mais encore ceux qui s'expédient du rayon de Paris pour les besoins de notre littoral du golfe de Gascogne ou de la Méditerranée. La Saône, le canal de Bourgogne, le canal du Rhin au Rhône, sont les principales voies d'écoulement pour les grains que la Franche-Comté, la Bourgogne, la Lorraine, l'Alsace envoient à Lyon, afin de subvenir à sa consommation ou pour être dirigés de là vers le Midi. Marseille s'approvisionne des grains et des farines qui descendent le Rhône, de ceux qui lui sont expédiés du Languedoc par le canal de ce nom, et surtout de ceux qu'elle tire de nos côtes sur l'Océan depuis Dunkerque jusqu'à Rochefort. Marseille possède actuellement un entrepôt fictif de blés étrangers, avec faculté de les introduire, mais à charge de les exporter en farine. Grâce à cette mesure, un grand nombre de moulins, dans les environs de cette ville, moulent des grains pour le commerce maritime. Le Havre a été récemment investi du même privilége. A Bordeaux, on consomme presque exclusivement les farines qui proviennent des minoteries autrefois célèbres du Tarn et de la Garonne; mais quoique Bordeaux envoie encore beaucoup de farines à nos colonies des Antilles, ce commerce n'est plus aujourd'hui ce qu'il était lorsqu'il fournissait à la consommation de Saint-Domingue. Quand le besoin l'exige, Bordeaux s'adresse en outre à nos ports de l'Océan, entre autres à Nantes, cet entrepôt naturel où viennent se verser les blés du bassin

de la Loire, et d'où ils sont facilement dirigés sur les points convenables.

Différentes mesures de capacité sont encore en usage dans le commerce des blés : celle que la loi a sanctionnée en France est l'hectolitre; la routine y substitue encore à Paris le *setier*, à Marseille la *charge*, à Nantes le *tonneau*, à Rouen le *boisseau*, ailleurs le *muid*, etc. Le setier de froment, de seigle, etc., ne contient que 150 litres, tandis qu'il y en a 300 au setier d'avoine. De toute manière, c'est à tort qu'on l'a regardé comme équivalant à l'hectolitre.

La circulation des blés à l'intérieur est parfaitement libre, comme toute autre; mais il n'en est pas de même quant à nos rapports avec les pays étrangers. Quoique cette matière appartienne plutôt au commerce extérieur, nous croyons pourtant devoir, pour n'en pas scinder l'ensemble, dire ici quelques mots de la législation particulière qui préside au commerce des céréales.

Même en admettant le principe de la liberté du commerce en général, il serait impossible de l'appliquer à celui des grains, denrée de la nécessité la plus indispensable, dont la production, en outre, est sujette à de grandes et brusques variations. Pour un peuple entouré de voisins jaloux, avec lesquels il peut être souvent en état de guerre, c'est une condition de force et de vie que d'avoir ses subsistances assurées, sans recourir aux chances des longs transports et sans dépendre des caprices de la législation douanière des pays que ce peuple s'habituait à regarder comme ses greniers de réserve. Or pour que le cultivateur soit intéressé à la

production des céréales, il faut qu'elle lui assure le modique bénéfice dont il se contente; cela n'aurait pas lieu si l'excédant des récoltes étrangères pouvait s'introduire sur le marché national à des conditions toujours avantageuses et toujours les mêmes. Dans les pays où, comme en Russie, la rente et la main-d'œuvre sont à plus bas prix et où les impôts sont moins lourds pour le laboureur, les grains se vendent toujours à meilleur marché qu'en France et forment un article de commerce qui assure des profits aux spéculateurs habiles.

En conséquence, rien n'est plus naturel que la protection accordée à cette culture par le gouvernement. Mais le régime qu'on suivait avant la loi du 15 avril 1832 ne se bornait pas à la protection, laquelle n'a jamais besoin d'aller jusqu'à prohiber les produits similaires. Si l'entrée était libre alors, la sortie était interdite, par mesure générale. La loi du 16 juillet 1819, la première en même temps qui mit des conditions restrictives à l'importation, avait encore autorisé cette prohibition de l'exportation dans les cas où les prix des blés dépassaient un certain taux, et, tout en modifiant cette loi dans ses détails, celle du 4 juillet 1821 avait maintenu ce principe de la prohibition éventuelle. Ce fut seulement la loi du 15 avril 1832[1], qui, en abolissant cette éventualité, proclama la liberté du commerce des grains, sous certaines conditions. Cette législation nouvelle, libérale mais protectrice, et qui, pour accorder

(1) On en a inséré le texte dans l'art. *Grains* du *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises*, t. II, p. 1050.

les intérêts de certaines villes frontières avec ceux des agriculteurs de l'intérieur, admet quatre classes de départements frontières au lieu des trois qu'on avait établies auparavant, est exposée dans la partie du présent ouvrage relative à l'Agriculture. Ajoutons seulement que la perception des droits d'entrée et de sortie n'ayant été autorisée par la loi de 1832 que jusqu'au 1er juillet 1833, on fit une nouvelle loi pour supprimer cette limitation. C'est dans ce but que fut rendue celle du 26 avril 1833 [1].

Pour épuiser cette matière, nous dirons encore ici, par anticipation, que la France exporte une grande quantité de farines dans ses colonies des Antilles, et que, pour l'importation des grains, c'est surtout à Odessa qu'elle s'adresse: c'est du moins le marché qui livre le blé au meilleur prix. Rendu à Marseille, il revient à environ 18 fr. 5 cent. l'hectolitre, en comptant pour le transport 5 fr. 50 cent., d'après un calcul de M. Ch. Dupin. Il aurait donc, en moyenne, un avantage de 1 fr. 61 c. par hectolitre sur le blé indigène. L'Angleterre, l'Allemagne, la Sardaigne et les Deux-Siciles (Palerme et Naples), puis Venise, nous en fournissent aussi de grandes quantités, et il arrive même souvent que les États-Unis nous envoient du blé et de la farine.

La *viande de boucherie* est, parmi les articles du commerce intérieur, le second en importance. Dans la Statistique d'Herbin, publiée en 1803 (t. II, p. 282), on estime à 400 millions seulement la vente des bœufs, vaches,

(1) Voyez *ibid.*, la note.

porcs et moutons. D'après un calcul fait pour 1835 [1], voici quelle serait la consommation en viande, exprimée en valeur, c'est-à-dire en multipliant les kilogrammes par la moyenne des prix des différentes espèces :

Bœufs et taureaux.	66,440,000 fr.
Vaches.	74,160,000
Veaux.	77,400,000
Moutons et agneaux. . . .	86,400,000
Porcs.	252,000,000
Chèvres et chevreaux. . .	1,800,000
	558,200,000

Quoique le poids de chaque sorte de viande semble établi beaucoup trop haut [2], ce calcul, en tenant compte de cette circonstance, reviendrait sensiblement à celui qu'avait fait le comte Chaptal d'après d'autres bases et que le lecteur trouvera dans le volume où nous traitons de l'Agriculture. Ce calcul avait donné un peu plus de 500 millions de fr. pour la viande de boucherie, en partant de

(1) *Dict. du Comm. et des Marchandises*, t. Ier, p. 259, dans l'excellent article *Bestiaux*.

(2) On affirme néanmoins, dans ce travail fort curieux, que les poids sont calculés d'après les poids moyens des bestiaux, lorsque, après l'abat, on en a séparé les peaux, le suif, les têtes, les pieds et toutes les issues. On ajoute même que le poids moyen en viande est, pour le bœuf, de 330 kilogr. (au lieu de 275); pour la vache, de 240 (au lieu de 200); pour le veau, de 65 (au lieu de 30); et pour le mouton, de 21 (au lieu de 12). Mais ces poids élevés ne se rapportent sans doute qu'aux belles bêtes. Pour les bœufs, par exemple, le comte Chaptal ne compte pas 275 kilogr. par tête, mais seulement 175 par tête de bœuf ou de vache.

cette donnée qu'un kilogramme de viande équivaut à peu près à 1 fr., mais aussi en ne comptant que de la viande fournie par l'agriculture française. Or la consommation doit s'être accrue considérablement depuis lors, en proportion des progrès de la population, et il y a d'ailleurs un excédant très considérable d'importation pour les bestiaux, ainsi qu'on le voit par l'inspection des tableaux nos 87-90 et 118-120 du Commerce extérieur (*Stat. off. de la France*).

En effet, voici quelle a été la valeur des importations et des exportations de bestiaux (au commerce spécial) pendant les six années de 1831 à 1836 inclusivement :

	Importations.	Exportations.
Bêtes à cornes.	20,562,535	10,037,535 fr.
Moutons et agneaux. . .	12,151,003	2,660,139
Porcs et cochons. . . .	9,365,700	4,011,840
Total de l'importation. .	42,079,238	16,709,514
Total de l'exportation. .	16,709,514	
Différence en faveur de l'importation. .		25,369,724
Ce qui fait par an.		4,228,287

Dans la seule ville de Paris, il y a environ 500 étaux de bouchers. On peut voir dans le volume où nous traitons de l'Agriculture combien les herbagers, principalement intéressés dans ce commerce, sont protégés outre mesure par les droits qui frappent à la frontière l'importation des bestiaux. En 1816, un bœuf étranger payait 3 fr. par tête ; depuis la loi de 1822, il paie environ 50 fr., tarif exorbitant dont plusieurs départements se plaignent avec juste raison.

Le commerce intérieur des *vins et eaux-de-vie* met

aussi de très fortes sommes en circulation. Nous disons en traitant de l'Agriculture que la récolte annuelle est d'environ 36 millions d'hectolitres, lesquels, multipliés par une moyenne de 15 fr. [1] l'hectolitre, donnent aux vins récoltés une valeur de 540 millions de fr. (Herbin n'avait compté que 350 millions pour les vins et eaux-de-vie). L'importation de cette denrée, à laquelle l'Espagne prend la plus grande part, n'ajoute à sa consommation qu'environ 500,000 fr. Quant à l'exportation, qui se rapporte seulement à environ 1,200,000 hectolitres, mais de vins des meilleures qualités et d'un prix bien supérieur à la moyenne ci-dessus, nous en parlerons avec détail dans le chapitre du commerce extérieur. Disons seulement ici qu'on peut évaluer à 50 millions l'exportation tout entière en vins : c'est donc pour une valeur d'environ 490 millions de fr. qu'on en consommerait dans le pays même ; et l'on assure que les départements du nord achètent aux départements vinicoles pour plus de 200 millions de leurs produits.

La moyenne de la consommation, pour les années 1825, 1826 et 1827, dans les villes à octroi seulement, a été de 7 millions et demi d'hectolitres, et cet octroi a rapporté une somme de 21,378,397 fr.

Dans les mêmes villes, la consommation des eaux-de-vie, qui s'est élevée à 168,718 hectol., a rapporté, par l'octroi, 3,300,500 fr. Quant au total, on le porte à 560,000 hectol. d'alcool pur en général, dont 469,817 hectol. seulement sont fabriqués avec du vin. Nous di-

(1) Suivant d'autres, la moyenne serait de 17 fr.

sons, en traitant de l'industrie, qu'on évalue à 75 millions de fr. le produit de la distillation française, et l'exportation n'est plus aujourd'hui que d'environ 16 millions. Reste donc dans la circulation intérieure une valeur de près de 60 millions, dont il faudra déduire encore la valeur du vin absorbé par cette industrie. On assure que c'est une quantité allant jusqu'à 5,500,000 hectolitres, d'une valeur qui ne saurait guère être moindre de 40 millions, en sorte qu'en fin de compte cette branche n'ajouterait qu'environ 20 millions de fr. au commerce intérieur.

Les *mines* de toutes sortes donnent un produit qui, extrait, transformé, fabriqué, ne peut pas être évalué à moins de 380 millions de fr., somme dont on trouvera la justification détaillée dans le volume relatif à l'Agriculture et à l'Industrie. En supposant que l'exportation soit d'une valeur totale d'environ 20 millions, il en resterait toujours, dans le commerce intérieur, pour 360 millions de fr.

Les *fabriques et les manufactures*, autres que celles dont il a déjà été fait mention, y jettent une valeur d'au moins 1,900 millions, ou, en nombre rond, de 2 milliards, ainsi que cela résulte des détails que nous avons réunis dans le même volume cité. Mais comme leurs produits passent dans le commerce extérieur pour environ 300 millions, il ne reste que 16 à 1700 millions pour celui de l'intérieur.

Les *denrées coloniales* y figurent pour environ 70 millions : c'est une importation du commerce extérieur, mise en consommation dans le pays.

Enfin, ce qui entre dans la consommation française du produit de la grande *pêche* est d'une valeur d'environ 10 millions; la pêche côtière produit environ 5 millions, et L. Goldsmith évalue à 20 millions la valeur annuelle du poisson d'eau douce consommé[1]. Nous aurions ainsi un chiffre total de 35 millions.

Récapitulation des principaux articles du commerce intérieur.

Grains.	1,800,000,000 fr.
Viande de boucherie.	558,000,000
Vins.	490,000,000
Eaux-de-vie.	20,000,000
Mines et leurs produits fabriqués.	360,000,000
Fabriques et manufactures.. . .	1,600,000,000
Denrées coloniales	70,000,000
Pêche.	35,000,000
	4,933,000,000
Importation de produits manufacturés destinés à la consommation.. . . .	36,000,000

§ 3. Marchés. *Paris* est le principal siége du commerce intérieur : aucune ville de France ne fait une quantité d'affaires qui approche de celle du commerce de Paris. On verra, dans une autre partie de cet ouvrage, qu'en outre de 2 millions d'hectolitres de blé, la capitale absorbe annuellement 30 millions de kilogr. de viande de boucherie. Son octroi rapporte aujourd'hui plus de 30 millions de fr. On estime à 84 millions le produit an-

(1) Voir, pour les détails, au volume de la Production, et, dans celui-ci, chap. III, la section des Importations et celle de la Navigation.

nuel des ventes de provisions faites dans les halles et marchés. Et pour faire voir combien le commerce y est en progrès, il suffira de faire connaître les chiffres suivants. Paris qui, en 1810, envoyait en province, chaque jour, par l'entremise des messageries, 220 voyageurs et 21,000 kilogr. de marchandises, voit partir aujourd'hui 900 voyageurs et 45,000 kilogr. de marchandises. Au lieu de 44,726 patentés que l'on comptait à Paris, en 1831, il y en avait 75,844 dans l'année 1837.

Là se tient une foire perpétuelle, brillante exposition des produits divers de l'industrie et des denrées nombreuses apportées de tous les pays du monde. Aussi l'usage des foires périodiques qui se tenaient dans un temps où la concentration était moins forte, où les communications étaient plus difficiles, la circulation et les échanges plus restreints, n'a-t-il pu se maintenir dans un tel état de choses. Toutes les richesses du pays affluent sur ce marché permanent auprès duquel la foire la plus brillante ne paraîtrait plus qu'une vaine parade destinée à l'amusement des oisifs et à l'encouragement des bateleurs.

Lyon, la seconde ville du royaume pour l'importance de ses affaires, aussi bien que pour le nombre de ses habitants, avait autrefois quatre foires célèbres, que le progrès de la civilisation et la multiplication des rapports ont fait tomber en désuétude; la foire y est également en permanence, et la brillante industrie des Lyonnais s'accommoderait mal d'un état de choses où les besoins, les caprices même, de chaque jour ne trouveraient pas à se satisfaire immédiatement.

Dans quelques villes, néanmoins, l'habitude et les besoins locaux ont maintenu l'usage des foires. Quelques-unes, comme par exemple, celles de Beaucaire, de Falaise et Guibray, de Caen, sont toujours célèbres, et nous en dirons quelques mots ; Châlons et Strasbourg entretiennent également des foires importantes ; mais la plupart des autres sont peu dignes d'attention. On peut voir la longue liste des principales foires de France dans le *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises*, tom. I[er], p. 969, et suiv.

Beaucaire, chef-lieu d'un canton de l'arrondissement de Nîmes (Gard), est une ville qui n'a pas 10,000 habitants; mais en temps de foire cette population s'élève quelquefois jusqu'à 100,000 âmes. Sa situation sur le Rhône (rive droite), qu'un canal met plus directement en communication avec la mer, distante de 7 lieues, facilite les arrivages et forme en quelque sorte un lien entre cette ville et toutes celles qui appartiennent au bassin de la Méditerranée. Aussi les Grecs, les Arméniens, les Turcs, les Juifs, les Italiens, les Espagnols, les Portugais y affluaient-ils autrefois. La ville ne pouvait tenir une telle foule : aussi le champ de foire est-il en dehors, dans une vaste prairie bordée d'ormes et de platanes, et baignée par le Rhône dont les eaux disparaissent sous le nombre des bateaux. La foire dure du 22 au 28 juillet. On y apporte pour environ 10 millions de marchandises, et les affaires en espèces peuvent être évaluées encore à plus de 6 millions. Cependant l'importance de la foire de Beaucaire diminue chaque année.

Guibray n'est autre chose qu'un faubourg de *Falaise*, ville d'environ 10,000 âmes et chef-lieu d'arrondissement du département du Calvados. Sa foire, qui dure du 15 au 24 août, passe pour la seconde en importance; on y fait cependant pour plus de 12 millions d'affaires. Elle ouvre par un grand marché aux chevaux et aux bestiaux; mais ce sont surtout les objets manufacturés qu'on y vient mettre en vente, d'Elbœuf, de Sedan, de Rouen, de Lille, de Roubaix, de Reims, de Paris, de Saint-Quentin, etc.

Caen, chef-lieu du département du Calvados et ville de plus de 38,000 ames, célèbre toujours sa foire franche fondée en 1594, et qui succéda à des foires plus anciennes et plus fréquentes. Elle commence le second dimanche après Pâques et dure quinze jours. La bonneterie, les dentelles et les blondes sont les principaux objets de la vente.

§ 4. Transports. Les rivières navigables, les canaux, les routes et les chemins de fer doivent être placés au premier rang parmi les moyens de commerce; mais nous traitons de cette matière dans une autre partie de cet ouvrage. Bornons-nous ici à dire quelques mots des différents modes de transport qui sont, par rapport au commerce intérieur, le roulage, la navigation intérieure et le cabotage.

Le *roulage* se charge des transports par terre. MM. Dutens et Navier ont évalué la totalité des produits annuellement transportés par cette voie à 31 millions de tonnes. Si la distance moyenne du transport est

de 15 lieues et le prix moyen de la tonne, par lieue, de 1 fr., il faudrait estimer à 465 millions le produit annuel de cette industrie. L. Goldsmith estime la valeur qui se crée par le roulage à 200 millions pour l'importation et à 160 millions pour l'exportation; reste donc à y ajouter la circulation purement intérieure qui n'est pas la moins importante.

Le roulage est de deux espèces, ordinaire ou accéléré; le premier parcourt de 8 à 10 lieues par jour, et le second environ 18 lieues. Pour obtenir une vitesse plus grande encore que celle du dernier, il faut recourir aux *messageries* qui, faisant en moyenne 2 lieues à l'heure, parcourent ainsi 48 lieues en 24 heures. Elles sont spécialement instituées pour le transport des personnes; mais leur service fixe et régulier ne se soutient que par le transport des marchandises dont elles se chargent également. On paie alors 4 fois autant que par le roulage ordinaire et 2 fois ½ autant que par le roulage accéléré, c'est-à-dire 4 fr. par tonne et par lieue. Nous avons donné, pag. 44, des chiffres propres à faire apprécier l'importance relative de ce mode de transport.

Les principaux établissements de ce genre (sans compter les malles-postes du gouvernement, principalement destinées au service des dépêches, et qui partent tous les jours de Paris, dans toutes les directions, au nombre de 42) sont la Compagnie des Messageries royales formée en 1805, et longtemps unique dans son genre, jusqu'à ce que celle des Messageries générales, ou Laffitte, Caillard et Cie, vint, en 1826, lui faire concurrence sur toutes les routes du royaume. Le nombre

total des entreprises de voitures publiques était, en 1838, de 4,652, mettant en mouvement 20,145 voitures à quatre roues, et 9,584 voitures à deux roues. Le chargement complet d'une grande diligence est de 5,000 kilogr., et ne peut excéder ce chiffre.

L'impôt sur les voitures publiques, qui ne rapportait pas encore 5 millions en 1819, donne aujourd'hui 6 millions, dont le quart est fourni par le droit sur les marchandises et trois quarts par le droit sur les voyageurs. Cet impôt étant $\frac{1}{10}$ de la recette brute, il s'ensuit que les voitures publiques perçoivent 60 millions de francs par an.

Les deux principales compagnies de messageries n'ont pas plus de 4 à 500 voitures, et cependant on estime qu'elles exploitent à peu près le tiers de la circulation qui a lieu dans le royaume entier. Il est vrai que cette circulation est encore peu considérable pour les personnes, puisqu'on a calculé qu'en moyenne chaque habitant fait seulement 3 lieues dans un an par les voitures publiques.

Celles des Messageries royales parcourent actuellement 5,685 lieues de route par jour; celles des Messageries générales 3,516 lieues.

La *navigation intérieure* a lieu par le moyen des rivières et des canaux qui sont décrits ailleurs dans cet ouvrage. C'est le mode de transport le plus convenable pour les denrées et effets de grand encombrement, non susceptibles de se détériorer en route et de peu de valeur intrinsèque, comme matériaux de construction, bois, charbon, houille, etc., etc. Ce mode, non-seule-

ment est le moins coûteux, mais encore celui qui rend possible de maintenir en bon état les routes de terre que le profond sillonnement des voitures de charge tend incessamment à détruire. Il rend d'ailleurs disponible une grande quantité de bêtes de trait qui reviennent dès lors à l'agriculture et à l'industrie. Il est impossible d'évaluer, même approximativement, l'importance de la navigation intérieure. Quoique nous trouvions dans le *Tableau décennal du commerce* (p. XXIV) quelques données sur la navigation des rivières, elles ne se rapportent pas à la navigation fluviale en général, mais seulement, à ce qu'il paraît, aux embouchures et aux rades, c'est-à-dire à l'entrée et à la sortie, et ces données figurent aussi dans les listes du cabotage.

Le *cabotage*, si l'on prend ce mot, non dans son ancienne signification légale[1] où il était divisé en *grand* et *petit* cabotage et comprenait aussi nos relations maritimes avec les pays étrangers voisins, et sur le même littoral, mais dans la signification restreinte de transport par mer de marchandises nationales, effectué d'un port à l'autre du royaume; ainsi compris, disons-nous, le cabotage se rapporte également et uniquement au commerce intérieur. Ce sont alors de simples échanges que font entre elles les différentes provinces : celles qui avoi-

(1) Relativement aux assurances maritimes, au pilotage, aux obligations à remplir par les maîtres et à leurs droits, etc., il est essentiel de connaître la distinction que fait la loi entre le grand cabotage, le petit cabotage et la navigation au long cours. Voir l'art. *Cabotage*, dans le *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises*.

sinent l'Océan et la Manche envoient à celles que baigne la Méditerranée des grains et farines, de l'huile de graines grasses, du bois commun, des résines de pin et de sapin; et ces dernières reçoivent des autres des vins, des savons, des eaux-de-vie, des sels, etc. De leur côté, les ports de l'Océan échangent entre eux, au moyen de cette voie, des bois communs, des matériaux à bâtir, des grains et farines, des sels, des vins, des eaux-de-vie, des fers, de la houille, des résines; et ceux de la Méditerranée, des bois communs, de la houille, des vins, des grains et farines, des matériaux à bâtir, des sels et des savons. Les navires qui servent à cette navigation sont, en moyenne, d'une contenance de 50 tonneaux, c'est-à-dire de 500 quintaux métriques.

A ne considérer que les chiffres du tonnage, l'importance du cabotage ne paraît pas moindre que celle du commerce extérieur [1]; mais le chargement consiste généralement en objets de moindre valeur. Le poids des objets transportés, en 1837 (suivant le *Tableau général des mouvements du cabotage pendant l'année* 1837, le premier qui ait été publié), a été de 1,782,109 tonneaux, et les navires à voiles ou à vapeur qui y ont été employés étaient d'une contenance de 2,209,000 tonneaux. On voit, par le *Résumé analytique* qui précède le *Tableau décennal du commerce de* 1827 *à* 1836 (pag. XXII et XVIII), que la moyenne du tonnage des navires

(1) On estimait il y a quelques années, en Angleterre, que le tonnage des navires caboteurs expédiés des ports du Royaume-Uni, pendant un an, s'élevait à 20 millions de tonneaux, tandis qu'il n'était que de 5 millions pour le commerce extérieur.

caboteurs chargés, pris dans leur totalité, est de 2,203,153 tonneaux. Or, celle du tonnage, dans le commerce général, était, dans la même période, seulement de 1,807,271. De 1827 à 1836, l'accroissement décennal a été de 15.7 p. % (en 1827, 2,018,041 tonneaux; en 1836, 2,335,514).

Le cabotage d'une mer à l'autre ne se compare pas, pour l'importance, à celui qui se fait dans la même mer: en 1826, le premier était au second comme 7.5 est à 100, et en 1836, comme 10 est à 100; cette dernière proportion est même la plus favorable qui se soit encore offerte. On conçoit que l'énorme distance qui sépare l'Océan de la Méditerranée, quand il faut prendre la route du détroit de Gibraltar, ne permet pas de renfermer cette navigation dans les proportions naturelles au cabotage.

Le cabotage dans la Méditerranée, où, à la vérité, l'étendue des côtes est bien moindre et où Paris n'exerce plus autant son attraction, est infiniment au-dessous de celui qui se fait dans l'Océan; en 1837, ce dernier fournissait les 74 p. % du poids total des marchandises transportées, et l'autre seulement 26 p. %.

Dans l'Océan comme dans la Méditerranée, le premier rang est occupé par les bois, qui forment 17 p. % du cabotage dans l'Océan, et 21 p. % de celui dans la Méditerranée. Les matériaux à bâtir, les grains et farines, les vins, les sels représentent, dans l'Océan, à peu près par parties égales, la moitié de l'ensemble. Dans la Méditerranée, la houille occupe le second rang et compte pour 13 p. %; puis les vins, les grains et farines, les matériaux à bâtir, à peu près par parties égales, figu-

rent ensemble pour 33 p. %. L'Océan expédie à la Méditerranée 96,000 tonneaux, dont 77 p. % (plus des trois quarts) sont des grains et farines ; le reste est principalement composé de quelques huiles de graines oléagineuses, de bois et de résines. La Méditerranée lui envoie en retour 94,000 tonneaux, dont les $\frac{2}{3}$ sont des vins, $\frac{1}{4}$ des savons.

Les ports qui prennent part au cabotage, sur l'Océan, sont, dans l'ordre de leur importance: Bordeaux, Rouen, le Havre, Nantes, Dunkerque, Honfleur, Libourne, Charente, Marens.

Les ports de la Méditerranée sont : Marseille, Arles, Cette, Port de Bouc, Agde, Port-Vendres. Aigues-Mortes y occupe encore une petite place, et nous ne ferons mention de Bastia que pour signaler le peu d'importance des affaires qui se font entre la Corse et le reste de la France. Ce département reçoit en tout 1,800 tonneaux et en rend 6,100.

Voici le mouvement du cabotage, en 1837, dans les cinq ports principaux :

Marseille	a reçu ou	expédié	388,000 tonneaux.
Rouen	—	—	356,000
Bordeaux	—	—	288,000
Le Havre	—	—	268,000
Nantes	—	—	176,000

Cette navigation occupait, dans la même année, 64,090 navires de 2,209,269 tonneaux en tout, et montés par 254,152 hommes d'équipage ; et, dans l'année 1839, 84,656 navires d'un tonnage total de 2,325,246 tonneaux et montés par 326,238 hommes.

Sur ce nombre, nous pouvons spécifier les navires avec leur tonnage et leur équipage, employés en particulier à l'embouchure des rivières.

	ENTRÉE.			SORTIE.		
Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes d'équipage.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes d'équipage.
1834.	18,761	377,093	53,281	20,532	419,937	55,663
1835.	16,098	339,573	45,084	16,577	402,060	45,867
1836.	18,104	458,340	51,922	20,114	511,749	5,4371

Nous pouvons aussi donner le nombre de navires ou bateaux se livrant journellement à la petite pêche dans tous les ports de France; mais ce tableau se rapporte seulement aux bateaux existant en France au 31 décembre 1838.

	Bateaux.	Tonnage.	Hommes d'équipage.
	5,886	43,939	27,207
Savoir :			
Dans les ports de l'Océan. . . .	4,626	38,008	21,994
Dans les ports de la Méditerranée.	1,260	5,931	5,213

Du reste, nous reviendrons, dans la dernière grande section du chap. suivant, et en traitant de la navigation française en général, sur cette matière que nous n'avons envisagée ici rapidement que dans ses rapports avec le commerce intérieur dont le cabotage est un des principaux moyens.

CHAPITRE III.

DU COMMERCE EXTÉRIEUR.

Des rapports intimes unissent le commerce extérieur au commerce intérieur; l'un et l'autre s'aident mutuel-

lement, et les affaires qu'un pays fait avec l'étranger sont toujours proportionnées au développement de celles qui se font dans l'intérieur de ce même pays.

Aussi la prospérité du commerce extérieur de la France date-t-elle de cette même administration de Colbert qui, par la création de l'industrie, donna une si vive impulsion au commerce intérieur. Ce grand ministre proposa le premier un tarif général pour toute la partie du royaume comprise sous la désignation des *Cinq grosses fermes*: un édit de Louis XIV, du mois de septembre 1664, en mettant ce tarif en vigueur, apporta un peu d'ordre dans la législation commerciale de la France. Ce tarif subsista, mais non sans être modifié à diverses reprises[1], jusqu'au 15 avril 1791, époque à laquelle il fut remplacé par le nouveau tarif, décrété par l'Assemblée constituante le 2 mars précédent. Sous le ministère du cardinal Fleury, on estimait déjà le bénéfice net que donnait le commerce extérieur à la somme de 75 millions de livres. Les colonies des Antilles, où, depuis 1650, on cultivait la canne à sucre, et depuis 1722, le café, entraient pour beaucoup dans ce produit; les colonies des Indes-Orientales y eurent également une grande part jusqu'à la guerre d'Amérique qui devint fatale au commerce français. Voici les chiffres de dix années choisies, dans le XVIIIe siècle, principalement parmi celles où régnait la paix. Ils sont empruntés à la Statistique officielle[2].

(1) Voir l'*Encyclopédie des Gens du Monde*, art. *Douanes*, t. VIII, p. 452.

(2) *Commerce extérieur*, tabl. A et B, p. 6-11.

	Importations.	Exportations.	Total du mouvement.
1716.	171,295,000 liv.	106.216,000 liv.	277,511,000 liv.
1731.	196,963,000	116,765,000	313,728,000
1750.	412,760,000	257,205,000	669,965,000
1765.	474,409,000	309,245,000	783,654,000
1785.	656,150,000	354,423,000	1,010,573,000
1792.	929,020,000	802,546,000	1,731,566,000

Le fameux décret de la Convention nationale, du 1er mars 1793, en frappant de prohibition la plupart des marchandises étrangères, ruina le commerce français. A partir de cette époque, le chiffre baissa fortement, et jamais, sous la République et sous l'Empire, il ne revint au chiffre de 1792[1]. Ce fut l'année 1836 qui, grâce aux merveilleux progrès de l'industrie française, l'y ramena à la fin, après de longues fluctuations, lesquelles cependant n'altérèrent pas gravement la marche ascendante imprimée au commerce depuis 1815.

A cette époque, après le rétablissement de la paix européenne, il fallut relever de sa ruine le commerce extérieur qui n'existait plus ; il fallut créer à nouveaux frais une marine marchande, comme on le verra plus bas quand nous parlerons de la navigation. C'est pour arriver

(1) Disons cependant tout de suite que ce chiffre ne doit pas être regardé comme une somme normale. Payé en assignats, tout était beaucoup plus cher, et la pénurie des récoltes aux îles avait d'ailleurs naturellement élevé le prix des denrées coloniales, l'un de nos principaux éléments d'importation (voir le rapport fait à la Convention nationale par le ministre Roland, au mois de décembre 1792). Quand on veut choisir une base de comparaison avant la Révolution, il faut s'arrêter à l'année 1789, dont voici les chiffres : Importations, 576,589,000 liv.; exportations, 440,975,000 liv.; total du mouvement commercial, 1,017,564,000 liv.

à ce résultat que fut rendue la loi du 28 avril 1816, acte énergique qui assura une protection efficace à la marine française. Ainsi que le commerce en général, celle-ci se releva promptement, et des idées plus libérales ne tardèrent pas à s'emparer des esprits. Sous l'influence de ces idées fut conclue, le 24 juin 1822, la convention de navigation et de commerce avec les États-Unis [1] qui stipula la suppression des surtaxes sur les produits de leur sol et de leur industrie, et rétablit les relations commerciales entre les deux puissances sur le pied de la réciprocité, mais qui contraria peut-être nos intérêts maritimes en préparant l'admission des bâtiments américains sur le pied d'égalité avec les nôtres dans nos ports [2]. Un traité semblable fut conclu avec le Brésil, le 8 janvier 1826, et un autre, moins large cependant, avec l'Angleterre, à la date du 26 du même mois. Pourtant les idées prohibitives avaient de nouveau prévalu dans le tarif du 1er octobre 1822, devenu la règle commune, et qui suscita de toutes parts des représailles dont l'exportation de nos vins eut particulièrement à souffrir; mais de nouvelles lois de douanes modifièrent bientôt cette règle (voir p. 63), et plusieurs nouveaux traités de commerce furent depuis conclus, le 22 septembre 1838 avec la Belgique, le 25 juillet 1840 avec les Pays-Bas [3], etc.

Quoi qu'on puisse dire sur certaines dispositions de

(1) Voir plus loin, sous la rubrique des pays, ce que nous disons des rapports de la France avec les États-Unis.

(2) Voir plus loin, à la section de la Navigation.

(3) Voir, sous la rubrique des pays, *Belgique* et *Pays-Bas*.

la législation commerciale de la France, son ensemble a paru favorable aux développements du commerce extérieur, aujourd'hui représenté par un chiffre encore supérieur à celui de 1836, ainsi qu'on le verra bientôt.

Et, néanmoins, on ne peut disconvenir qu'à certains égards il n'ait perdu. En effet, que sont devenus tous ces nombreux navires qu'on expédiait jadis aux Indes-Orientales pour en rapporter des épices, des tissus et d'autres produits précieux dont le commerce faisait fleurir le port de Lorient, et pour lesquels tous les marchés du Nord, notamment ceux de l'Allemagne, offraient un placement avantageux? Nos négociants ne font plus dans les Échelles du Levant ces brillantes affaires que Gênes et Venise avaient léguées à Marseille, et dont les Anglais ont su s'approprier une bonne part après notre expédition en Égypte et depuis qu'ils ont eux-mêmes pris pied à Malte et dans les îles Ioniennes; notre marine marchande ne va plus chercher à Saint-Domingue, jadis la plus riche colonie de la France, pour les répandre, de Bordeaux surtout, dans toute l'Europe, ces immenses cargaisons de denrées coloniales qui formaient, en 1786, une valeur de plus de 131 millions de livres[1] quand les importations totales des colonies ne

(1) En 1789, la France a exporté de Saint-Domingue seulement:

47,516,581	livres	de sucre terré.
98,573,300	—	de sucre brut.
76,885,219	—	de café.
7,004,274	—	de coton.
758,628	—	d'indigo.

C'est-à-dire autant de sucre, vingt fois plus de café, et dix fois

s'élevaient pas à plus de 171 millions; enfin, les relations de la France avec la Guinée ont perdu toute leur importance, et l'on chercherait en vain à l'embouchure de la Gambie ces marchés avantageux qui, avant l'évacuation des forts, en 1762, stimulaient l'activité des spéculateurs. Aussi le chiffre de nos exportations et de nos importations cesse-t-il de paraître si satisfaisant et si progressif, lorsqu'on le compare au chiffre du mouvement commercial chez quelques nations rivales sur lesquelles alors la France l'emportait; le mouvement n'a point marché du même pas, et la situation comparée ne montre plus la plus forte proportion du côté de cette dernière.

Néanmoins, la France se crée tous les jours de nouveaux débouchés, et l'esprit d'association qui s'éveille, joint à une bonne foi commerciale entière, ne pourra manquer de vivifier ces rapports. Déjà les États-Unis ont remplacé Saint-Domingue, et cette île elle-même, sous son nouveau nom d'Haïti, est bien loin d'être indifférente pour le commerce français, dont les relations avec le Brésil, le Mexique, Buénos-Ayres et les autres états ci-devant Espagnols prennent une très grande extension. Si, parmi les productions exotiques, les denrées coloniales ne lui offrent plus l'occasion de faire en Europe le lucratif métier de pourvoyeur, il le fait maintenant dans ces contrées lointaines avec les produits du sol national et surtout avec celui des fabriques indigè-

plus de coton que n'en produisent toutes nos colonies aujourd'hui.

nes. S'il ne revend pas au dehors le coton qu'il tire en si grande quantité des États-Unis, il lui trouve à l'intérieur un placement sûr, et l'industrie française se charge de monnayer, comme des lingots, les ballots de ce précieux duvet. Quand on songe que la France exporte aujourd'hui pour plus d'un demi-milliard d'objets manufacturés chez elle, tandis qu'elle en exportait pour 229 millions seulement en 1787 [1], et qu'à l'égard des produits naturels du sol, elle ne reste jamais au-dessous de 309 millions, chiffre de ces produits exportés dans cette même année 1787 [2], on se console d'une apparente décadence qui mériterait plutôt le nom de déplacement et à laquelle, d'ailleurs, chaque jour remédie un peu.

Veut-on un autre point de comparaison? Les trois années 1787, 1788 et 1789 donnent (en ne comptant pas l'or et l'argent) une moyenne annuelle de :

	548,237,966 livres	pour l'importation,
et de	448,953,400 —	pour l'exportation.
Mouvement total. . .	997,191,366	

Or, la moyenne quinquennale de 1834 à 1838 a été :

de	826 millions de fr.	pour l'importation,
et de	845 — —	pour l'exportation.
Mouvement total. .	1,671 millions.	
Différence en plus.	674 —	

(1) Ou, si l'on veut, pour 367 millions, en prenant la moyenne des trois années de 1787 à 1789.

(2) Voir Herbin, atlas, tabl. n. III.

Le progrès devient encore plus sensible si nous comparons entre elles des années plus rapprochées, tâche facile depuis la publication des tableaux réunis dans la Statistique officielle, *Commerce extérieur*, 2e section, p. 41-186, et dans le *Tableau décennal du commerce de la France*.

Voici ce qu'on lit à la page IX du Rapport au Roi placé en tête de la première de ces deux importantes publications.

« Si l'on met en regard les deux années peu distantes de 1825 [1] à 1836, il y a un véritable intérêt à constater que les transactions commerciales, prises dans leur ensemble, se sont considérablement étendues.

« L'accroissement de nos transactions commerciales a été, en Europe, de 361 millions, ou presque de moitié; en Afrique, de 18 millions, ou des deux tiers; en Asie, de 39 millions et demi, ou de plus de 7 fois leur valeur; en Amérique, de 225 millions, ou presque du double; enfin pour les colonies et les pêcheries, il a été de 22 millions, ou d'un cinquième.

« Au total, notre commerce général s'est accru, en dix ans, de 668 millions de fr., ou de moitié de la valeur qu'il atteignit en 1825. A cette dernière époque, il montait à 1,200 millions; en 1836, il s'élevait à 1,866 millions. »

Et comme, en 1840, il a même dépassé la somme

(1) L'année 1825 précède immédiatement celle où le chiffre officiel d'évaluation, adopté comme base de ses calculs par l'administration des douanes, a été appliqué pour la première fois, ainsi qu'il sera dit plus loin (p. 63 et 70).

de 2 milliards, on trouve, entre les deux termes extrêmes de ces seize années, une différence de plus de 800 millions.

Dans son Exposé des motifs du projet de loi sur les douanes présenté à la Chambre des pairs (séance du 1er mars 1841), le Ministre de l'agriculture et du commerce a établi cette autre comparaison entre deux périodes laissant entre elles neuf années d'intervalle :

« En 1829, a-t-il dit, le commerce général consistait en une importation de 616 millions, balancée par une exportation de 604 millions, soit ensemble 1,220 millions. Le commerce spécial était de 485 millions à l'entrée et de 504 millions à la sortie, soit ensemble 987 millions.

« En 1839, l'importation (commerce général) a été de 947 millions; l'exportation de 1,003 millions; ensemble 1,950 millions. L'importation (commerce spécial) a été de 650 millions, et l'exportation de 677 millions, ensemble 1,327 millions.

« Ainsi dans cette période de dix années, le mouvement général de nos échanges s'est accru de plus de 60 p. % et celui de notre commerce spécial de 50 p. % environ. »

Il y a donc eu un progrès incontestable, et c'est particulièrement le développement de l'industrie qui l'a amené. La production intérieure, qui n'avait jamais été aussi considérable, remplit parfaitement le vide qui résultait de la perte du riche commerce de commission que la France faisait jadis avec l'Inde, au moyen de ses comptoirs, et avec la Turquie, l'Arabie et la Perse

par les Échelles du Levant et par l'intermédiaire des Arméniens.

§ 1. Chiffre général et base d'évaluation. Voici le mouvement commercial depuis 1825 jusqu'en 1840, de cinq en cinq ans, en négligeant les années intermédiaires, que le lecteur peut trouver à la p. 73.

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1825.	533,622,392	667,294,114	1,200,916,506
1830.	638,338,433	572,664,064	1,211,002,497
1835.	760,726,696	834,422,218	1,595,148,914
1840.	1,052,286,026	1,010,922,526	2,063,208,552 [1]

Mille circonstances diverses influent sur l'augmentation ou la diminution du chiffre : la paix ou la guerre, l'abondance ou la disette[2], le calme intérieur ou l'état de

(1) Voici des chiffres à peu près correspondants que nous trouvons pour la Grande-Bretagne. En prenant une moyenne de douze ans, de 1820 à 1831, on trouve (en francs) :

Imp. 997,424,500; export. 1,469,485,400; total, 2,466,909,900.

Mais voici quatre périodes différentes :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1825.	1,103,437,050	1,408,387,850	2,511,824,900
1830.	1,156,131,025	1,742,282,525	2,898,413,550
1837.	1,430,774,200	1,332,349,475	2,763,123,675
1839.	1,531,708,000	2,629,263,725	4,160,971,725

Voici le chiffre des importations et des exportations aux États-Unis pendant la même année 1839 et en 1840 (aussi en francs) :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1839.	810,460,000	605,140,000	1,415,600,000
1840.	535,710,000	660,430,000	1,196,140,000

(2) Le mouvement des céréales exerce la plus grande influence

troubles, enfin et surtout le système des douanes, c'est-à-dire le tarif qui règle les droits d'importation et d'exportation à payer au gouvernement, et qui admet les articles étrangers moyennant tel ou tel droit, ou bien qui les prohibe entièrement si l'introduction de ces articles dans le pays a paru porter préjudice à l'un ou à l'autre des intérêts nationaux.

Les *tarifs de douane* sont l'un des points les plus importants à considérer lorsqu'on étudie le commerce extérieur : c'est d'eux qu'en temps de paix sa prospérité dépend en grande partie, et ce sont eux aussi qui lui opposent le plus souvent les plus fortes entraves.

La France, comme nous l'avons dit, est encore sous l'empire de celui du 1er octobre 1822, fortement restrictif, c'est-à-dire qui exagérait le système de la protection ; cependant différentes lois subséquentes (1836, 1841, etc., etc.), l'ont considérablement modifié dans le sens de la liberté commerciale. Nous renvoyons à cet égard au précis historique placé en tête de ce chapitre, et nous nous bornerons ici à deux observations.

Un travail fait en 1825 sur le tarif de 1822 a fixé pour tous les articles qui y sont compris une valeur officielle pour laquelle les prix d'alors ont servi de base. Quoique cette valeur officielle, un peu ancienne déjà, ne soit

sur ce chiffre. En 1839, par exemple, sans le mouvement qui a eu lieu entre la France et l'Angleterre, le commerce n'eût certainement pas été supérieur de 48 millions à celui de 1838, affecté comme il l'a été de la forte diminution qui s'est manifestée dans les arrivages de cotons américains dont notre manufacture avait fait en 1837 et 1838 d'abondants approvisionnements.

plus exactement la même aujourd'hui, c'est toujours elle qui est indiquée dans les tableaux annuellement publiés par l'administration. En Angleterre, cette fixation remonte encore bien plus haut: c'est d'après l'évaluation de 1696 que l'on y donne encore aujourd'hui la valeur officielle des marchandises importées ou exportées.

D'après un calcul de M. Cunin-Gridaine, Ministre du commerce, publié dans un document tout récent, le droit moyen qui frappe en France les produits étrangers, abstraction faite de nos colonies, est de 15 p. %. Quoique l'Angleterre prêche au monde la liberté commerciale, le tarif britannique n'est pas moins rigoureux. Le tarif belge représente une taxe moyenne de 10 à 11 p. %; celui de l'association allemande, une taxe de 12 p. %. Mais en Allemagne, ajoute le Ministre, il y a en outre des droits de transit assez onéreux, et en Belgique un système d'accises qui équivaut à une surtaxe sur les denrées étrangères. En 1839, les douanes françaises ont rapporté 104 millions, les douanes anglaises 550 millions (voir p. 66).

La somme de 104,818,876 est la moyenne des droits perçus par l'administration des douanes dans les dix années de 1827 à 1836. Ces droits, dans les tableaux officiels, sont spécifiés de la manière suivante:

Droits de douanes: à l'importation; à l'exportation.

Droits de navigation: droit de francisation des navires; droit de transfert de propriété des navires; entrée des navires (droit et demi-droit de tonnage; droit spécial sur les bâtiments américains et autres); sortie des navires (congés des bâtiments français; passeports des

bâtiments étrangers); expédition pour entrée et sortie des navires; droits d'acquit, permis et certificats relatifs aux cargaisons des navires; taxes locales pour l'entretien de certains ports et magasins de sauvetage.

Droits et produits accessoires : droit de transit; droit sur les marchandises réexportées des entrepôts; droit à l'entrée des voitures des voyageurs; droit de timbre des expéditions et des commissions d'emploi; droits de sortie des colonies françaises sur les marchandises chargées sous voiles; droits de magasinage et de dépôt; décime revenant au Trésor sur les amendes, doubles droits et transactions; moitié réservée au Trésor sur le produit des saisies de poudre et salpêtre; fonds reçus des communes pour subvenir aux frais des entrepôts de l'intérieur; indemnités reçues des fabricants de soude, pour subvenir aux frais d'exercice des fabriques; recouvrement du prix des brevets de francisation des navires; recettes accidentelles.

Voici ce qu'ont produit ces différents droits, en moyenne, pendant la période décennale :

Droits de douanes.	101,196,263 fr.
— de navigation.	2,895,112
— et produits accessoires.	727,501
Total. . .	104,818,876

Le rapport des droits de douanes perçus sur le commerce spécial, pendant les années qui se sont écoulées depuis 1836, a été comme suit :

	A l'importation.	A l'exportation.	Totaux.
1837.	105,515,557	1,256,448	106,772,005
1838.	111,049,134	1,462,424	112,511,558
1839.	104,487,712	1,447,122	105,934,834
1840.	114,618,353	1,190,828	115,809,181

Il en résulte une moyenne qui, pour ces quatre années, est de 110 millions, somme à laquelle il faut ajouter les droits de navigation et les produits accessoires.

Au maximum, cette branche de revenu, très importante si on la considère en elle-même, abstraction faite de toute comparaison, n'a jamais dépassé le chiffre de 125 millions, ce qui est une somme bien faible comparativement à celle de 550 millions (22 millions sterl.), produit des douanes britanniques dans l'année 1839.

On ne remarque pas non plus en France le rapide progrès dont a pu s'applaudir l'Angleterre[1] dans cette même branche de revenus. Car l'année 1828 avait déjà

(1) Voici le produit des douanes de la Grande-Bretagne dans les années de 1820 à 1839 :

1820.	295 millions de fr.	1834.	462 millions de fr.
1825.	473	1835.	513
1830.	484	1836.	541
1831.	453	1839.	550

Cette augmentation progressive est d'autant plus digne de remarque, qu'elle a eu lieu malgré la diminution des droits sur beaucoup d'objets d'importation, la suppression, en 1831, de ceux qui frappaient le cabotage (lesquels produisaient 20 à 22 millions de fr.), et une réduction des neuf dixièmes sur ceux dont l'exportation était surchargée. Le revenu produit par cet impôt a augmenté de plus d'un tiers depuis 1820 et promet un accroissement de moitié pour 1840.

rapporté au Trésor français plus de 109 millions, et toutes les années suivantes, jusqu'en 1836, sont restées au-dessous de ce chiffre. En 1831, il n'était pas tout-à-fait de 96 millions, par des raisons que chacun s'explique facilement. Beaucoup de droits, il est vrai, ont été réduits en France ; mais des réductions analogues ont été opérées dans les tarifs de la Grande-Bretagne.

Enfin c'est ici le lieu de dire que nous sommes redevables à l'existence des douanes, principale source des revenus pour l'État, et à leur surveillance de tous les instants, des riches matériaux sur lesquels nous nous fonderons dans ce tableau du commerce français, toutes les importations et exportations étant sujettes à contrôle, parce qu'à défaut d'un droit réel elles acquittent au moins celui *de balance*. Cependant il ne faut pas se faire illusion sur le véritable caractère de ces chiffres officiels, et plus loin nous dirons quel degré de confiance ils peuvent inspirer. En attendant, notons seulement que les douanes ne tiennent pas registre de tout le commerce qui se fait au travers de leur triple ligne : la *contrebande* franchit leurs barrières sans y frapper, introduit malgré la loi les marchandises prohibées, et fait une concurrence redoutable au commerce honnête par le bas prix qu'elle peut établir, ayant fraudé les droits de celles dont l'introduction est permise. La contrebande est assez considérable pour influer sur l'appréciation de la balance du commerce ; car elle fait de brillantes affaires partout où les prohibitions sont admises, ainsi que là où des droits élevés augmentent outre mesure le prix des marchandises. Mais on comprend que ce commerce

frauduleux échappe aux évaluations. On ne se trompe peut-être pas beaucoup en lui donnant pour valeur une vingtaine de millions. Les saisies seulement de marchandises importées en fraude se sont élevées à une valeur de 602,972 fr., en 1837; de 737,905 fr., en 1838; de 676,441 fr., en 1839; et, en 1833, elles étaient même allées jusqu'à 1,171,560 fr.

Voici quelques renseignements sur ce commerce, que nous puisons dans l'ouvrage de M. Porter, *Progrès de la Grande-Bretagne, sous le rapport de la population et de la production* (traduction française de M. Chemin-Dupontès, p. 282, note).

Le siége principal des opérations de la contrebande est sur la frontière du Nord, et les lieux de dépôt sont : Cambrai, Ypres, Tournai, Mons, etc... De tous les moyens mis en usage par la fraude, pour faire entrer en France les produits prohibés, il n'en est pas de plus efficace que l'emploi des chiens. On évaluait, en 1833, à 100,000 kilogrammes les marchandises introduites à l'aide de ces animaux; en 1825, à 187,315 kilogrammes; et, en 1826, à plus de 2 millions (?) de kilogrammes. Ces chiens portent généralement une charge de 2 à 3 kilogr., quelquefois de 6, de 10, et même de 12 kilogr. Dans certaines localités, les préposés parviennent à en abattre 1 sur 10; mais en d'autres lieux, il s'en faut de beaucoup que la proportion des chiens détruits soit aussi considérable. On a calculé qu'il n'y en avait pas moins de 5 à 600,000 (?) d'employés à cette fraude[1].

(1) Voyez les détails sur la manière dont on fait servir les chiens à ce commerce, dans le même livre, p. 284.

Le tabac, les denrées coloniales et les filés anglais sont le plus souvent l'objet de ce trafic illicite. On a abattu dans les environs de Dunkerque des chiens ainsi chargés d'une valeur de 600, 800 et jusqu'à 1,200 fr.

Pour réprimer ce genre de fraude, le gouvernement accorde une prime de 3 fr. par tête de *chien fraudeur*. Il en a été ainsi abattu 40,278 de 1820 à 1830, ce qui donne une dépense de 121,834 fr. ; et toutefois la répression reste en grande partie impuissante. En 1836, il a été imposé un droit de sortie de 5 fr. par tête de chien de forte race, sur la frontière du Nord, de Dunkerque aux Rousses. Si les contrebandiers, dit à ce propos un journal ; si les contrebandiers, auxquels il est fort difficile de faire *sortir* leurs chiens en fraude, consentent à partager leurs profits avec le Trésor, l'État y gagnera 2,500,000 fr. Mais ce chiffre ne peut guère être vérifié.

En 1829, l'importation spéciale, c'est-à-dire faite pour notre consommation, était de 485 millions, et produisait une perception de 99,635,000 fr., soit près de 21 c. par franc ; en 1839, elle s'élevait à 650 millions, et payait au Trésor 104,488,000 fr., soit plus de 16 c. par franc. Il y a donc eu, en dix années, réduction de 24 pour cent dans l'ensemble des droits de douanes qui frappent à l'entrée les marchandises étrangères.

Ces détails sont bons à connaître et l'économiste ne manquera pas d'en faire son profit. Pour nous, laissant de côté le commerce illicite, nous ne nous occuperons ici que de celui que la morale et la loi avouent, en nous basant sur les publications officielles de l'administration des douanes.

Mais auparavant nous devons reproduire deux observations fort importantes sur les valeurs et sur le numéraire, afin que l'on se rende bien compte de la nature des chiffres qui s'y rapportent.

Valeurs. Les valeurs dont il est ici question sont les *valeurs officielles* (p. 63), c'est-à-dire les valeurs moyennes, qui, à la suite d'une enquête dont les résultats ont été approuvés par l'ordonnance du 29 mai 1826, ont, pour la rédaction des états du commerce, été officiellement attribuées à chaque marchandise. Le tarif des valeurs que l'on suit, depuis cette époque, pour ramener toutes les marchandises à une unité commune et pour pouvoir ainsi les totaliser, devait nécessairement être permanent; car si l'on voulait, chaque année, établir la valeur des importations et des exportations, d'après les prix courants, sur lesquels influent tant de circonstances, on ne pourrait rien induire de la relation des valeurs entre elles, ni comparer une année avec l'autre. Les états de commerce énoncent, au reste, la quantité des marchandises par le nombre des unités que le tarif admet pour base de la perception : ainsi, le bétail par tête, les grains à l'hectolitre, la quantité des marchandises au poids, etc. Il est donc toujours possible de faire, dans un cas donné, au moyen de ces indications, le rapprochement des valeurs officielles avec les valeurs réelles.

Numéraire. Les quantités de numéraire inscrites dans les états de commerce doivent être considérées comme approximatives; car elles représentent seulement celles qui, ayant été l'objet d'opérations commer-

ciales, ont été déclarées à l'importation et à l'exportation. Il est impossible, en effet, de connaître tous les mouvements d'entrée et de sortie des matières d'or et d'argent que l'on a toujours tant de facilité, et souvent tant d'intérêt à cacher, non pour tromper la douane, mais pour la sûreté des transports. On s'est abstenu, par ce motif, d'en tenir compte dans les calculs que présente le résumé analytique placé en tête des tableaux; et, comme les états de commerce annuels, le *Tableau décennal* ne fait connaître que les quantités de numéraire dont l'entrée et la sortie ont été constatées.

§ 2. Commerce général et spécial. Le commerce extérieur peut être envisagé sous divers points de vue; et d'abord il est ou général ou spécial.

Le *commerce général* embrasse, à l'importation, tout ce qui arrive par terre ou par mer, sans égard à la destination ultérieure des marchandises, soit pour la consommation, soit pour l'entrepôt, soit pour la réexportation ou le transit; à l'exportation, il comprend toutes les marchandises qui passent à l'étranger, sans distinction de leur origine, française ou étrangère.

Le *commerce spécial* est celui qui s'occupe uniquement des marchandises importées pour entrer dans la consommation intérieure; et, dans l'exportation, seulement des marchandises nationales ou ayant été nationalisées par le paiement des droits d'entrée.

Nous avons déjà dit que le mouvement *général* du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères a été, en 1840, d'une somme de

2,063,000,000; il n'avait été, en 1827, que de 1,168 millions, et en 1829, de 1,220 millions. En 1839, il a été de 1,950 millions. L'augmentation de 1839 sur 1829, a donc été de 730 millions ou d'environ 60 p. %. Sur la moyenne des dix années de 1827 à 1836, laquelle a été de 1,366 millions, l'année 1840 offre une augmentation de 697 millions; et même en prenant une période plus rapprochée, par exemple celle des cinq ans de 1834 à 1838, dont la moyenne, au commerce général, est de 1,671 millions, 1840 est encore supérieur de 392 millions ou d'environ 16 p. %[1].

L'accroissement décennal de 1827 à 1836 a été de 699 millions, ou aussi d'environ 60 p. %. Cet accroissement a porté sur l'entrée et la sortie dans une proportion presque égale, sauf une très légère différence en faveur de l'importation; il se répartit comme il suit: 30.5 pour l'importation, et 29.5 pour l'exportation. On voit ensuite que, si l'on excepte 1830, 1834 et surtout l'année agitée de 1831, chacune présente un chiffre de valeurs plus élevé que celui de l'année qui la précède: l'accroissement le plus remarquable à cet égard est celui de 1836 sur 1835[2]. Le chiffre total de la première année est supérieur à la moyenne décennale de près de 37 p. %, et cette moyenne a été constamment dépassée depuis 1833. En additionnant les trois années 1834, 1835

(1) Voir le *Tableau général du commerce pendant l'année* 1840, p. XXI, et celui pour 1839, p. XIX.

(2) Il y a eu ensuite baisse en 1837, année dont le chiffre total est de 1,566 millions.

et 1836, on obtient 4,897 millions, tandis que l'addition des années 1827, 1828 et 1829 ne donne que 3,610 millions : différence 1,287 millions, ou 36 p. % environ ; et pourtant ces trois années ont été les plus belles de la Restauration.

Le développement naturel du commerce, résultat d'une prospérité croissante et de la part toujours plus grande que prennent aux jouissances du luxe toutes les classes de la population, ne suffit pas pour expliquer cette différence, qui provient surtout d'un changement de système dans la législation commerciale. C'est en grande partie à la création des entrepôts et à la loi du 9 février 1832 sur le transit qu'il en faut rapporter l'honneur, double innovation dont nous nous occuperons incessamment.

En effet, l'accroissement du commerce *spécial* n'a pas été en proportion de celui du commerce général, ainsi qu'on peut s'en convaincre par le tableau suivant, qui constate les valeurs officielles des marchandises importées et exportées.

	Commerce général.	Commerce spécial.
1827.	1,168,205,504 fr.	920,960,738 fr.
1828.	1,217,599,953	964,976,259
1829.	1,224,172,043	987,600,768
1830.	1,211,002,497	942,144,026
1831.	1,130,995,462	829,763,020
1832.	1,349,154,473	1,012,508,462
1833.	1,459,592,064	1,050,562,525
1834.	1,434,899,374	1,013,925,425
1835.	1,595,148,914	1,097,684,186
1836.	1,860,840,115	1,193,349,033

	Commerce général.	Commerce spécial.
1837.	1,565,890,415 fr.	1,083,495,711 fr.
1838.	1,892,962,115	1,315,503,412
1839.	1,950,303,214	1,327,962,693
1840.	2,063,208,552	1,442,432,405

Il résulte de ce tableau que le commerce spécial ayant été, en 1827, de 921 millions environ, et en 1836, de 1,193 millions, il y a eu, dans ces dix années, un accroissement de 272 millions, ou seulement de 30 p. %, tandis que le commerce général qui, de 1,168 millions a été porté à 1,866 millions, s'est augmenté de 698 millions ou de 60 p. %. Cependant, en comparant, pour le commerce spécial, 1829 et 1839, on a, dans ces autres dix années, l'augmentation de 987 millions à 1,327, ou de 340 millions, soit 34 p. %.

Le commerce spécial était au commerce général, en 1827, dans la proportion de 79 à 100, et en 1840, dans celle de 70 à 100 seulement, ce qui, comme on l'a vu, ne provient pas d'une décroissance du commerce spécial, mais d'un grand accroissement du commerce général [1].

(1) Nous transcrirons ici quelques observations intéressantes qui appartiennent à M. Rodet et que nous avons trouvées dans son travail sur le *Commerce décennal*, inséré dans la *Revue des Deux Mondes*, 1er octobre 1838.

« Les États-Unis, la Grande-Bretagne, la Suisse, l'Allemagne, la Prusse et les Indes-Orientales ont importé chez nous, en articles qui ne sont pas entrés dans notre consommation, de 1827 à 1829, pour 146 millions, et de 1833 à 1835, pour 344 millions. D'un autre côté, nos exportations en articles étrangers ont été, pour les États-Unis, la Suisse, l'Allemagne et les États Sardes, de 1827 à 1829, 95 millions, et de 1833 à 1835, 297 millions. Cet accroissement d'échanges opérés sur notre territoire, entre un si

Voici, pour chaque année de la période décennale, l'expression de la force relative du commerce spécial, le commerce général étant représenté par le nombre 100.

1827.	79	1832.	75
1828.	79	1833.	72
1829.	81	1834.	71
1830.	78	1835.	69
1831.	73	1836.	64

Ou si l'on représente par l'unité 100 le commerce spécial, on trouvera que le commerce général excédait celui-ci de 27 p. % en 1827 et de 56 p. % en 1836.

C'est le commerce spécial dont l'activité fait la ri-

petit nombre de nations, est un fait bien remarquable; mais ce que nous regardons comme certain, c'est que la presque totalité de ce grand commerce s'opère sans le concours de nos concitoyens, qui n'y participent ni par leurs capitaux, ni par leurs navires. La Suisse et l'Allemagne demandent à la Grande-Bretagne et aux États-Unis des cotons, de l'indigo, des denrées de toute espèce. Les États-Unis de leur côté commettent à l'industrie suisse et allemande les rubans, les tissus de soie, de lin, de laine, que leurs paquebots chargent au Havre. Les États Sardes envoient leurs caboteurs charger à Marseille des denrées de toutes les provenances, arrivées par la navigation étrangère. Tout cela emprunte nos routes et quelquefois seulement nos entrepôts maritimes, s'enregistre dans nos états de commerce, donne une fausse apparence de vie et d'activité à nos relations commerciales, et en augmente l'importance par centaines de millions. L'exportation de nos propres produits dans le même temps éprouve un si faible accroissement, que, si on discutait la différence de la valeur réelle avec le chiffre officiel établi en 1825 (voy. p. 70), nous serions peut-être restés stationnaires dans le cours des neuf années. »

chesse d'un pays, en ce qu'il procure de l'écoulement et par conséquent un prix plus élevé à ses productions naturelles ou manufacturées, et en ce qu'il donne lieu, par l'importation pour la consommation intérieure, à une multitude infinie d'affaires, à une grande circulation. L'importation, et quelquefois même l'exportation, enrichit d'ailleurs un État en créant à son gouvernement un revenu considérable. Les marchandises qui n'appartiennent qu'au commerce général payent bien aussi quelques droits, mais très faibles; cependant elles aussi contribuent à enrichir les particuliers, car elles favorisent la navigation, non-seulement en lui évitant les frais inutiles, mais en complétant les chargements, en rendant les retours lucratifs; et elles donnent lieu, par l'emploi du roulage et de la navigation intérieure, à des consommations locales aussi bien qu'à des salaires profitables. Seulement, il est fâcheux de remarquer que de 1832 à 1837 le commerce spécial, surtout à l'importation, n'ait presque pas fait de progrès, tandis que le commerce général, qui profite surtout aux nations voisines et souvent rivales, s'est accru si considérablement. De 1838 à 1840, toutefois, le progrès s'est montré plus prononcé et plus favorable à la production nationale.

Nous allons faire connaître les deux principaux agents de ce commerce auxiliaire ou supplémentaire, le transit et les entrepôts.

Le *transit*, comme on sait, est le transport à travers un pays de marchandises qui, n'y devant pas entrer dans la consommation, ne sont pas assujetties aux droits qu'elles seraient dans le cas d'acquitter si elles avaient

cette destination; c'est la faculté qu'un état accorde à des populations voisines d'emprunter son territoire pour expédier leurs marchandises par le plus court chemin possible, ou pour faire arriver à elles, en droiture, celles qui leur viennent d'outre-mer ou par terre, d'un autre état situé au-delà de celui sur lequel on transite. Et cette faculté n'est pas restreinte aux marchandises que la loi permet d'introduire dans ce dernier, mais elle s'étend à celles qui y sont prohibées; à condition, bien entendu, qu'elles soient soumises à certaines mesures de précaution, à une surveillance plus rigide que les marchandises autorisées, lesquelles sont simplement soumises à la vérification, au plombage, à l'acquit à caution de transit et au droit de 51 c. par 100 kilogr.

La situation géographique de la France l'appelle naturellement à prêter son territoire aux opérations de ce genre. La Belgique, l'Angleterre, les États-Unis d'un côté, et de l'autre l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et l'Espagne l'emploient volontiers pour se mettre en communication entre eux. Ces opérations seraient bien plus importantes et offriraient des profits considérables, si les voies de transport étaient chez nous plus multipliées, plus faciles, plus régulières et plus promptes.

Nous avons vu plus haut que cette matière est aujourd'hui réglée par la loi du 9 février 1832.

Avant cette loi, le transit était si restreint qu'on n'en faisait pas l'objet d'états séparés; mais depuis, il a pris un développement considérable, et son mouvement depuis 1812 a été relevé d'une manière complète et méthodique.

De 1832 à 1840, ce commerce s'est annuellement exercé sur une masse de 20,000 à 30,000 tonneaux; le chiffre exact de la dernière année était de 35,631 tonneaux ou de 356,316 quintaux métriques. Quant à la valeur des marchandises transitées, elle a été depuis 1832, comme suit :

1832.	90,544,672 fr.	1837.	182,881,193 fr.
1833.	107,871,055	1838.	147,569,545
1834.	123,770,328	1839.	192,546,176
1835.	158,467,407	1840.	196,283,664
1836.	204,378,796		

La moyenne annuelle est donc de 156 millions. De 1832 à 1836, il y a eu un progrès fort notable : il n'a pas été moindre, comme on le dit dans le *Tableau décennal*, de 124 p. % en valeurs et de 141 p. % quant au poids des marchandises. C'est principalement sur 1836 qu'a porté l'augmentation, puisque le chiffre de cette dernière année excède de près de 48 p. % la moyenne quinquennale. Il y a eu baisse en 1837 et 1838, et ce sont les chemins de fer de la Belgique sans doute qui en sont cause.

En général, l'exportation a lieu par mer bien plus que par terre, et les navires étrangers y prennent encore une bien plus grande part que les navires nationaux.

En choisissant pour base de l'évaluation la valeur des marchandises, ce sont les soies, les tissus de soie, de coton, de lin et de chanvre qui alimentent principalement le transit; car, à eux seuls, ils forment les trois quarts du total, et le dernier quart se compose de café, indigo, horlogerie, cochenille, sucre brut et terré, lai-

nes, sucre raffiné, fer et acier, etc. Mais une base plus importante d'évaluation c'est le poids, car sur lui se règle le droit perçu par la douane, et c'est d'après lui que le roulage fait ses prix de transport. Sous ce rapport, les articles nommés n'occupent qu'un rang secondaire. Ceux qui sont au premier rang sont les cotons, les denrées coloniales, les fers et aciers, produits qui comprennent près de $\frac{60}{100}$ du poids total des marchandises dont le transit s'est opéré. Pour composer les autres $\frac{40}{100}$, il faut réunir (nous suivons leur rang d'importance) le sucre brut et terré, le sucre raffiné, les soies, les tissus de coton, de lin et de chanvre, de laine, les laines, les tissus de soie, l'horlogerie, l'indigo, la cochenille, etc. Le Tableau décennal remarque que le mouvement des produits d'encombrement s'est beaucoup moins accru que celui des marchandises plus précieuses, mais d'un poids plus faible, citées en premier lieu.

Les États dont les produits traversent en plus grand nombre le territoire français sont la Sardaigne, la Suisse, l'Angleterre et la Belgique. On trouve, dans le Tableau, les quantités pour quatre années de 1833 à 1836 ; voici quelles étaient les moyennes de ces quantités exprimées en millions avec fraction décimale :

Sardaigne. . . .	33.5,	c'est-à-dire dans la proportion de	22.5	pour 100.
Suisse.	32.8	—	22.0	—
Angleterre. . . .	19.3	—	13.0	—
Belgique.	15.8	—	10.6	—
			68.1	

On voit que ces quatre pays entrent à eux seuls pour

près de 70 centièmes dans tout le mouvement du commerce de transit. L'Allemagne, qui vient après, y entre pour 9.6, la proportion des États-Unis est de 6.9, et celle de la Russie de 6.8 ; il ne reste donc plus que 8.6 pour tous les autres pays, l'Espagne comprise.

L'importation par terre de ces marchandises se fait surtout par Strasbourg. En 1832, elle n'était encore à cette douane que de 233,000 kilogr.; mais en 1836 elle s'était déjà élevée jusqu'à 8,238,000 kilogr. Par mer, c'est sur Marseille et le Havre qu'on les dirige, et voici la proportion respective des deux ports :

	En 1832.	En 1836.
Marseille. . .	5,021,000 kilogr.	6,685,000 kilogr.
Le Havre. . .	3,938,000 —	6,000,000 —

Ces trois villes, à elles seules, ont donc reçu, en 1836, plus de 21 millions de kilogrammes sur une somme totale de 34 millions. Bayonne, Lauterbourg et Saint-Louis sont les autres points d'entrée.

Pour la sortie, les points les plus importants ne sont pas Strasbourg, Marseille et le Havre, qui n'ont expédié chacune qu'une quantité moyenne de 1 million de kilogr. Ce sont surtout Huningue et Saint-Louis, villes qui, à l'entrée, n'ont pas reçu chacune plus de 1 million de kilogr. La première, qui n'était pas encore ouverte au transit en 1832, a expédié, en 1836, 11,421,000 kilogr., et la seconde en a expédié 2,093,000 en 1832 et 5,753,000 en 1836. Enfin les autres points de sortie sont, dans l'ordre de leur importance : Bellegarde, les Verrières-de-Joux, le Havre, Calais, Chapareillan,

Marseille, Saint-Jean-Pied-de-Port, Givet, Ainhoa, Béhobie, Bordeaux, etc., etc.

Les principaux pays de destination sont les États-Unis, la Suisse et l'Angleterre. Voici quelles étaient les moyennes de quatre ans des quantités expédiées dans ces pays à travers la France. Les quantités sont toujours exprimées en millions avec fraction décimale :

États-Unis. . . .	37.4,	c'est-à-dire dans la proportion de 25.0 pour 100.
Suisse.	36.9	— 24.8 —
Angleterre. . . .	30.4	— 20.4 —
		70.2

Voilà donc encore 70 p. % pour trois pays seulement. Les autres, dans leur ordre d'importance, sont l'Espagne, qui reçoit près de 12 millions de kilogr., et qui est dans la proportion de 8 p. %, et la Sardaigne qui reçoit plus de 8 millions et demi de kilogr., et dont la proportion est 5.8 p. %. Celle du Brésil est de 3.3, celle de la Belgique 3.0, et il reste 9.7 p. % pour tous les autres pays, l'Allemagne comprise.

L'exportation des marchandises transitées se fait surtout par mer; cependant l'exportation par terre forme à peu près les $\frac{2}{5}$ du total.

L'*entrepôt* est la faculté de déposer dans certains magasins les marchandises importées dans un pays pour les réexporter sans payer de droit, ou pour les écouler à l'intérieur en n'acquittant l'impôt qu'au moment de la consommation ; faculté précieuse qui permet aux navires d'utiliser leur retour en prenant un char-

gement dont l'introduction dans le port ne grève d'aucun droit la marchandise, si elle n'est point destinée à la consommation intérieure. Accordée sous Colbert, cette faculté ne se maintint pas ; elle ne fut rétablie que par la loi du 8 floréal an XI, après la conclusion du traité d'Amiens, mais en faveur des ports maritimes seulement et pour les marchandises non prohibées. Les autres furent également admises à l'entrepôt dans les ports de Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes, le Havre et Dunkerque par la loi du 9 février 1832, relative surtout au transit, et la faculté se trouva ainsi étendue à toutes les marchandises admissibles au transit. La loi du 27 février de la même année permit aussi aux villes de la frontière de terre et même de l'intérieur, autres que Lyon, Strasbourg, Paris, Toulouse, Orléans, Mulhouse et Metz, d'y participer sous certaines conditions ; on y fixe aussi le tonnage des navires apportant dans les ports autorisés à les recevoir les marchandises prohibées, et de même le tonnage des navires qui les réexportent[1]. Enfin la loi du 26 juin 1835 ajoute aux six ports ci-dessus dénommés Calais et Boulogne pour recevoir en entrepôt les marchandises prohibées de toute espèce. Il y a de plus des entrepôts spéciaux accordés surtout à Marseille, Lyon, Strasbourg, Saint-Martin (île de Ré) qui, placés dans des con-

(1) L'entrepôt des marchandises prohibées a uniquement pour but de donner, soit au commerce national, soit au commerce étranger, la faculté de compléter ses chargements en France avec des produits exotiques. (Voir l'art. *Entrepôt*, de l'*Encyclopédie des Gens du Monde.*)

ditions exceptionnelles, sont soumis à des règles particulières.

L'entrepôt est ou réel ou fictif : *réel*, lorsque le dépôt de la marchandise se fait effectivement dans un magasin unique placé sous la surveillance immédiate de la douane; *fictif*, lorsqu'il se fait dans les magasins même du commerçant, toujours à charge, bien entendu, de garantir le paiement des droits si la marchandise entre en consommation, ou de justifier de sa réexportation légale. Ce dernier mode d'entrepôt est autorisé dans les ports pour les denrées et marchandises importées des colonies françaises par navires français, et de plus pour certaines marchandises d'encombrement; mais celles-ci dans les ports d'entrepôt réel seulement[1].

Voici l'état exact de la valeur des marchandises entreposées dans les dix années de 1831 à 1840, avec l'indication de ce qui en est entré dans la consommation :

1831.	341,139,223 fr.	
1832.	515,344,831	286,988,685 fr.
1833.	537,493,704	276,812,954
1834.	582,869,593	286,582,171
1835.	601,912,796	295,380,528
1836.	643,336,667	298,986,954
1837.	634,213,788	322,595,039
1838.	680,144,702	357,435,033
1839.	649,208,762	332,383,068
1840.	704,534,847	370,969,266

De 1831 à 1836, le poids de ces marchandises s'est élevé de 3,500,000 à 6 millions de quintaux métriques.

(1) Voir l'article déjà cité de l'*Encyclopédie des Gens du Monde*.

La réexportation par mer a varié entre 67 et 82 millions de fr.; celle par le transit, de 47 à 41 millions; et la mutation d'entrepôt s'est effectuée sur des quantités dont la valeur a varié entre 30 et 54 millions.

C'est dans les ports de mer que les entrepôts ont le plus d'importance. Il y en a vingt-cinq qui jouissent de cet avantage, sans compter ceux où l'entrepôt fictif est autorisé. Ces 25 ports sont les suivants : Marseille, Cette, Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Nantes, Rouen, Lorient, Saint-Malo, Cherbourg, Honfleur, le Havre, Dunkerque, Calais, Dieppe, Boulogne, le Légué, Port-Vendre, Arles, Toulon, Agde, Morlaix, Caen, Saint-Valery-sur-Somme et Granville. Marseille l'emporte de beaucoup sur tous les autres. Dans les trois années de 1831 à 1833, il y est entré une masse de marchandises valant en moyenne plus de 128 millions, et pesant en moyenne plus de 2 millions de quintaux métriques; et dans les trois années suivantes, encore en moyenne, plus de 141 millions, pesant plus de 2 millions de quintaux métriques. La proportion relative de Marseille a été, dans la première période, de 32 p. % quant à la valeur, et de près de 49 p. % quant au poids; et, dans la seconde, de près de 30 p. % quant à la valeur et de plus de 41 p. % quant au poids. C'est à peu près le tiers du total, relativement à la valeur; la proportion qui se rapporte au poids est encore beaucoup plus avantageuse[1]. L'entrepôt du Havre, quoiqu'il ne vienne qu'après celui

(1) Voir le *Tableau décennal*, p. LVII, et la Statistique officielle, Commerce extérieur, p. 10. — Les matières lourdes et

de Marseille, atteint presque à la même proportion. Assez inférieur au dernier dans la première période, il l'a emporté sur lui dans la seconde, mais de très peu, et quant à la valeur seulement, qui était de près de 143 millions, tandis que le poids ne s'élevait qu'à 1,281,668 quintaux métriques. Après les entrepôts de Marseille et du Havre, ceux de Lyon et de Bordeaux sont encore d'une certaine importance : la proportion de Lyon dans la valeur totale était de 16 p. % dans la première période, et de près de 10 p. % dans la seconde ; celle de Bordeaux, dans la première période, était de plus de 10 p. %, et dans la deuxième de près de 12. Quant au poids, Bordeaux occupe le troisième rang, et Lyon seulement le huitième ou le dixième. Viennent ensuite, dans l'ordre de leur valeur décroissante, les villes suivantes dont même la première ne figure plus dans la liste que pour 4 ou 3 pour % : Nantes, Dunkerque, Rouen, Bayonne, Calais, Strasbourg, Paris, Toulouse, Metz, Orléans. Ceux qui viennent après ne figurent ensemble dans le total que pour 6 p. %. De tous les entrepôts de l'intérieur et des frontières de terre, celui des Marais, à Paris, est le seul qui ait pris du développement. Ceux de Lyon et de Strasbourg sont, comme nous l'avons dit, dans une situation particulière.

§ 3. Importations et exportations. Un second point

encombrantes que reçoit Marseille sont sans doute d'une moindre valeur; mais elles ont l'avantage d'occuper plus de monde aux manutentions et de fournir un aliment à un plus grand nombre de navires pour le transport.

de vue sous lequel on envisage le commerce extérieur, c'est l'état des *importations* et des *exportations*, ainsi que la proportion de l'un de ces éléments du mouvement commercial relativement à l'autre, proportion qu'on appelle *la balance*.

Ici nous aurons à considérer : 1° les marchandises ou objets d'échange et leurs valeurs; 2° les provenances et destinations, ou les pays qui prennent part au commerce de la France; enfin 3° les routes du commerce extérieur, ou le mouvement par terre et par mer, toujours par entrée et par sortie. Ce sera l'objet de trois sections distinctes.

1re Section. Marchandises.

Il est avant tout important de connaître ce que la France a besoin de tirer du dehors, soit pour sa consommation alimentaire, soit dans l'intérêt de son industrie, ou pour jouir des agréments du luxe et satisfaire les exigences d'une civilisation avancée; puis ce qu'elle-même y envoie en échange des produits de son sol, ou de ceux de ses fabriques et manufactures.

I. Les *importations*, comme le mouvement commercial en général, ont atteint le chiffre le plus élevé (1 milliard 52 millions) en 1840 (voir p. 62); elles étaient en 1839 de 947 millions, et en 1838 de 937 millions. Mais de toutes les années antérieures, la palme appartient à 1792, année où, suivant la Statistique officielle[1], les importations étaient de 929 millions et dépassaient

(1) Commerce extérieur, p. 7.

de 127 millions les exportations. Ce chiffre, toutefois, est un fait isolé que nous avons expliqué[1] : la moyenne ordinaire était moindre dans les années qui ont précédé notre révolution. Voici ce qu'on lit dans la Statistique d'Herbin (t. II, p. 295) : « Nous trouvons, d'après les états du commerce, que les importations de denrées et marchandises étrangères, pendant les années moyennes (c'est-à-dire pour la moyenne des années) 1785, 1786 et 1787, se sont élevées à une somme de 611,008,200 livres tournois[2]. La Statistique officielle ne donne pas les chiffres de 1785 et 1786; mais voici ceux de l'importation des trois années suivantes :

1787. . .	551,051,100	Moyenne, 548,237,966,
1788. . .	517,073,800	
1789. . .	576,589,000	

chiffre très supérieur à celui des exportations, mais que les importations générales, depuis 1826, ont constamment dépassé, si l'on excepte seulement 1831, année désastreuse. Celle-ci mise à part, il y a un progrès constant dans les importations depuis la même époque, et dans la période décennale de 1827 à 1836, il était dans la forte proportion de 50.5 p. %.

La moyenne des importations pendant cette même période était de 667 millions : si l'on prend la période

(1) Voir la note de la p. 55.

(2) L'importation des métaux précieux est peut-être comprise dans ce chiffre, et elle ne l'est pas dans ceux de la Statistique officielle : aussi trouvons-nous ailleurs, pour l'année 1789, la somme de 716,020,689 liv., bien plus élevée que celle, empruntée à la Statistique officielle, qu'on va voir dans le texte.

quinquennale de 1834 à 1838, la moyenne est déjà de 826 millions, et le chiffre de 1840 est même de 1,052 millions. Ainsi, voilà un fait incontestable : la France reçoit, et même consomme, un bien plus grand nombre de marchandises étrangères qu'autrefois. Le progrès se fait sentir dans chacune des trois branches de l'importation, quoique à un degré différent. En effet, ces trois sommes se décomposent de la manière suivante, si l'on s'en tient aux millions sans fraction :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	1840.
Matières nécessaires à l'industrie.	402	510	660
Objets de consommation naturels.	164	153	226
— fabriqués.	101	163	166

Il résulte de là qu'environ les trois cinquièmes de l'importation consistent en matières nécessaires à l'industrie[1], c'est-à-dire en matières dont le travail français décuple la valeur ; les objets de consommation y figurent pour deux cinquièmes seulement, qui même se réduisent à deux septièmes quand on ne considère que les objets de consommation naturels (sucre, café, thé, huile, bétail). Cette proportion, qui atteste d'une part les grandes ressources que le pays trouve en lui-même, et de l'autre les progrès toujours croissants du travail national, devient encore plus favorable quand on ne regarde qu'au commerce spécial. Celui-ci a donné, dans la période décennale, pour les trois divisions, 315, 125 et 36 millions, c'est-à-dire 65 p. % pour les matières

(1) Suivant la moyenne décennale, elles y figurent pour 60 p. % ; suivant la moyenne quinquennale, pour 61.8 p. % ; et suivant le chiffre de 1840, pour 62.7 p. %.

nécessaires à l'industrie, et seulement 35 p. % pour les objets de consommation, dont 27 pour les naturels et 8 pour les fabriqués. Dans la période quinquennale, la proportion des matières nécessaires à l'industrie était même de 71.6 p. % et le chiffre de 1839, de 69.3 p. %. Il paraît qu'autrefois la France dépendait encore bien moins des pays étrangers pour sa consommation, car dans la Statistique d'Herbin (même endroit que plus haut) on lit : « Les importations étrangères en France se composent, *pour la plus grande partie*, de matières premières, si l'on en excepte quelques objets de fabrique anglaise et les ouvrages en fer et acier de l'Allemagne. » Mais cela se rapporte au temps du consulat où les limites de la France étaient considérablement élargies.

Envisageons maintenant chacune des trois divisions de l'importation.

1°. Les *matières nécessaires à l'industrie* figurent dans l'importation de 1827 pour 357 millions quant au commerce général, et pour 276 millions quant au commerce spécial; en 1836, pour 531 millions dans le commerce général, et pour 396 millions dans le commerce spécial. La moyenne décennale de cette importation elle-même était de 402 millions au commerce général, et de 315 millions au commerce spécial. En prenant la moyenne quinquennale de 1834 à 1838, on trouve déjà 510 millions au commerce général et 402 millions au commerce spécial; enfin 1840 donne 660 millions pour le premier et 507 pour le second.

Pendant la période décennale, il y a eu un accroisse-

ment annuel dont la moyenne était de 4.9 p. % pour le commerce général, et de 4.3 p. % pour le commerce spécial. Cet accroissement se rapporte surtout au coton, aux laines en masse, à la soie, à la houille; et, à l'exception peut-être du tabac en feuilles, il n'y a guère d'article qui n'y ait pris part.

Entrons dans les détails et envisageons séparément tous les principaux articles d'importation, en les rangeant dans l'ordre de leur importance relative. Si nous nous en tenions au tableau décennal seulement, nous aurions à commencer par la soie qui, dans cette période, était au premier rang; mais aujourd'hui c'est le coton qui occupe la première place.

Le **COTON** en laine est l'article le plus important qui nous vient de l'étranger, non-seulement dans la division qui nous occupe, mais en général, en prenant l'importation tout entière. On en importe maintenant plus de 60 millions de kilogr., au lieu de 4,888,000 kilogr., moyenne des trois années de 1787 à 1789, destinés, il est vrai, uniquement à la consommation intérieure. Quant à la valeur, au commerce général, le chiffre s'en est élevé, dans l'année 1838, jusqu'à 112 millions de fr., et, en 1840, même jusqu'à 151 millions; l'importation de 1839 n'était que de 90 millions : ces fluctuations s'expliquent par les circonstances particulières où se trouvaient les États-Unis, principal pays de provenance pour cet article. Voici, en millions et en nombres ronds, le chiffre relatif à trois périodes différentes, tant pour le commerce général que pour le commerce spécial ;

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale de 1827 à 1836. . .	71	59
— quinquennale de 1834 à 1838. . .	94	75
Chiffre de 1840.	151	94 [1]

En 1817, cette importation n'avait encore été que de 25 millions et demi de fr.; mais en 1827, elle était déjà de près de 63 millions, dont 52 millions pour la consommation intérieure. La progression est énorme, et l'on verra plus loin, quand nous parlerons des États-Unis, sous la rubrique des pays, qu'elle ne s'est pas arrêtée depuis.

Pour permettre au lecteur de comparer la valeur avec la quantité, nous donnerons les sommes suivantes qui comprennent aussi le revenu du Trésor résultant de la mise en consommation de ce précieux article de commerce.

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	13,370,398	25,521,051	4,859,663
1827.	36,485,080	62,883,869	6,631,354
1836.	49,877,762	103,204,732	9,327,972
1840.	85,255,189	151,197,945	11,345,113

Ainsi que nous l'avons dit, le coton nous vient principalement des États-Unis d'Amérique. En 1836, année régulière, ils nous en ont fourni, au commerce général, 47 millions de kilogr. Nous en avons tiré de l'Égypte, 4,108,429 kilogr.; de la Turquie, 3,263, 857; du Brésil, 1,788,604, et des Indes non françaises, 1,438,895. On

(1) On assure que l'Angleterre consomme annuellement jusqu'à 150 millions de kilogr. de coton brut, ce qui serait bien plus de la moitié de la production générale évaluée de 230 à 270 millions de kilogr.

évalue en général la proportion du coton américain dans la consommation française à plus des $\frac{4}{5}$; dans ces derniers temps, elle s'élevait à environ 87 p. %, celle du coton égyptien à 10 p. % seulement, et celle des cotons de provenances diverses à 3 p. %.

La **soie** occupe le second rang dans toute l'importation. C'est aussi en 1838, mais par d'autres raisons, qu'elle a atteint son chiffre le plus élevé, 107 millions de fr. au commerce général. Voici la valeur moyenne de cette importation, à trois époques différentes, toujours par millions et en nombres ronds :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale de 1827 à 1836. . . .	73	40
— quinquennale de 1834 à 1838. .	86	51
Chiffre de 1840.	94	54

L'importation de 1817 ne dépassait pas de beaucoup 26 millions; celle de 1825 était déjà le double, et en 1833 le chiffre arriva jusqu'à 88 millions; mais ensuite il y eut baisse. Néanmoins, en somme, on voit un progrès très considérable; seulement on remarquera qu'il profite moins à la consommation intérieure. Dans la période décennale, par exemple, la moyenne du commerce général a été de 73 millions de fr., et celle du commerce spécial seulement de 40 millions. Ainsi, une quantité presque égale à celle qui se vend en France est réexportée et appartient au commerce de transit, d'où il vient aussi que la soie, au commerce spécial, n'occupe plus le second rang, qui appartient au sucre, mais seulement le troisième. (Voir plus loin le tableau général.)

Voici les quantités relatives à quatre époques diffé-

rentes, comparées à la valeur, avec les droits perçus par le Trésor public mis en regard :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	492,614	26,376,180	545,591
1827.	1,427,491	68,764,826	1,099,745
1836.	2,003,287	80,382,741	168,659
1840.	2,148,353 [1]	93,865,837	170,622

La France tire la soie principalement de l'Italie ; la Suisse, la Turquie et la Grèce lui en fournissent aussi une notable partie. Près de 1 million de kilogrammes nous viennent de la monarchie autrichienne ; les États Sardes sont au second rang, mais laissent un grand intervalle[2].

Le **BOIS** se place au troisième rang des matières nécessaires à l'industrie importées, et au quatrième rang de toute l'importation, le sucre occupant le troisième. La valeur moyenne de cette importation a été comme suit, au commerce général, pendant les trois époques :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale de 1827 à 1836. . .	31	26
— quinquennale de 1834 à 1838.	38	35
Chiffre de 1840.	45	41

Nous réunissons ici par l'addition deux facteurs qui, dans les Tableaux officiels, forment deux classes : 1° le *bois commun* dont peut-être une partie entre dans le combustible domestique ; et 2° le *bois d'ébénisterie et de teinture*. La Statistique officielle (*Comm. extér.*) divise

(1) Quantité presque identique à celle qui s'importe annuellement en Angleterre. En effet, la moyenne des six années de 1830 à 1835 a été de 2,148,000 kilogr , soies brutes et ouvrées.

(2) A la suite de la récapitulation, nous reviendrons sur le coton et sur la soie, articles fondamentaux du commerce français.

encore la première classe en bois au mètre et bois au stère, tout en comprenant l'un et l'autre sous la rubrique de *bois à construire*. C'est surtout le bois commun qui entre presque en totalité dans la consommation.

Le bois à construire, au mètre, qui ne paye qu'un faible droit au Trésor, a figuré dans l'importation générale, en 1817, pour 3,732,204 fr.; en 1827, pour 8,602,767 fr.; en 1836, pour 13,706,953 fr. Dans cette dernière année, la quantité de mètres était de 27,970,113, dont 15,155,123 étaient venus de la Suède et de la Norvège, 4,244,623 de la Suisse, 2,468,480 de l'Allemagne, 1,423,470 de la Russie, 1,406,918 des États Sardes, et 1,381,499 de la Belgique. La Suède et la Norvège réunies entrent constamment pour plus de la moitié dans l'importation totale.

Le bois à construire, au stère, dont le rapport fiscal est également nul, a figuré dans l'importation générale, en 1817, pour 2,158,855 fr.; en 1827, pour 4,062,655; en 1836, pour 7,854,925. Dans cette dernière année, la quantité de stères était de 293,657, dont 133,537 étaient venus de Suède et de Norvège, 40,567 de la Suisse, 28,634 de l'Allemagne, 28,139 de la Prusse, et 25,108 des États Sardes. Ici la proportion de la Suède et de la Norvège, toujours incomparablement la plus forte, reste au-dessous de la moitié.

Le bois d'ébénisterie, bien plus fortement imposé, se taxe au kilogramme. Quant à sa valeur, il figure, dans le commerce général, en 1817, pour 305,716 fr.; en 1827, pour 1,407,134 fr.; et en 1836, pour 2,209,538. Une diminution énorme s'est fait sentir dans les années

1830, 1831 et 1832; en 1834, au contraire, la somme est allée jusqu'à 2,587,452 fr. L'acajou vient surtout d'Haïti : sur les 8,158,545 kilogrammes reçus en 1834, cette île en avait fourni 3,530,253; venait ensuite, mais pour d'autres bois, le Brésil, dont le chiffre était 843,497 en 1834, et 1,130,049 en 1836.

Enfin le bois de teinture, sujet à un faible droit, et qui se calcule aussi en kilogr., a figuré, dans le commerce général, pour une valeur, en 1817, de 876,168 fr.; en 1827, de 2,211,660 fr.; en 1836, de 3,411,060 fr. Le Fernambouc en est le plus précieux. Sur 16,312,426 kilogr. de bois de teinture importés en 1836, 4,787,789 venaient du Mexique, 1,987,192 des États-Unis, 1,886,790 des Colonies françaises, 1,647,107 de la Colombie, 1,412,069 des Antilles étrangères, et seulement 78,520 du Brésil. L'importation des États-Unis, longtemps la plus forte, a cédé le pas au Mexique.

La place suivante appartient aux **LAINES EN MASSE** dont l'importation s'est beaucoup accrue depuis 1835, année où elle s'est élevée, au commerce général, à la somme de 45 millions, tandis qu'elle n'avait été que de 12 millions et demi en 1827. Ce progrès, assez soutenu pendant ces dernières années, est d'autant plus étonnant que cette marchandise, presque de première nécessité, a été frappée de droits énormes. Voici ce qui en a été introduit, aux trois époques différentes, en millions et nombres ronds :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale de 1827 à 1836. . . .	20	16
— quinquennale de 1834 à 1838. .	35	27
Chiffre de 1840.	38	30

On voit que les $\frac{4}{5}$ environ des laines importées entrent dans la consommation du pays.

Pour comparer encore les quantités à la valeur et connaître aussi le montant des droits perçus par le Trésor, voici les chiffres relatifs à quatre époques différentes :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	5,612,891	16,015,862	65,285
1827.	7,805,078	12,651,711	3,671,848
1836.	14,586,550	37,938,564	7,115,620
1840.	13,758,660	37,961,544	6,688,909

Nous tirons d'Espagne plus d'un tiers de ces quantités; après elle, c'est la Belgique qui nous fournit le plus de laines; puis les États Barbaresques non français, l'Allemagne, la Turquie, le royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande.

Vient ensuite l'**HUILE D'OLIVE** que le tableau décennal place au troisième rang des matières nécessaires à l'industrie, mais qui occupe maintenant un degré inférieur. Voici, en millions, le chiffre rond de cette importation aux trois époques:

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale de 1827 à 1836. . .	32	30
— quinquennale de 1834 à 1838.	30	28
Chiffre de 1840.	31	29

On voit que le transit a peu de part à cette importation. La plus forte consommation intérieure, celle de 1834, a été de près de 33 millions; celle de 1839 n'a pas atteint 29 millions. Cependant il faut remarquer que dans ces chiffres l'huile d'olive comestible est réunie à celle

qui sert dans les fabriques. Voici les quantités de ces deux sortes d'huiles importées par le commerce général à trois époques différentes :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817. h. propre aux fabr.	5,285,063	3,699,544	896,331
h. comestible. . .	6,817,882	9,545,035	1,911,500
1827. h. propre aux fabr.	30,069,746	21,048,822	8,356,864
h. comestible. . .	2,837,605	3,972,647	1,070,559
1836. les 2 sortes réun.	34,277,892	27,422,313	9,995,523

C'est surtout des États Sardes qu'on tire cette denrée : en 1836, ils ont fourni 15,080,708 kilogr., c'est-à-dire près de la moitié de l'importation totale; l'Espagne a fourni 5,991,834 kilogr.

Un autre grand article d'importation est l'**INDIGO**, article qui est en progrès comme tout ce qui tient à l'industrie. Ce progrès néanmoins a ses fluctuations, et il s'est arrêté en 1834, au moins pour le commerce général; car dans le commerce spécial, c'est l'année 1835 qui l'emporte. En cette année, la France a consommé de l'indigo pour plus de 21 millions de fr. L'importation générale de 1834 a été de près de 38 millions de fr. On voit qu'une partie très notable de l'indigo importé est destinée au transit.

Voici les chiffres, en millions, des trois époques :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale de 1827 à 1836. . .	25	18
— quinquennale de 1834 à 1838.	26	19
Chiffre de 1840.	33	21

Voici ensuite les quantités comparées aux valeurs :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	439,617	9,050,268	921,589
1827.	994,745	19,620,886	1,044,659
1836.	1,335,409	26,343,374	434,576

La presque totalité de l'indigo nous vient des Indes-Orientales, possessions françaises et autres : elles en ont fourni, en 1836, 1,148,679 kilogr., sur le total de 1,335,409.

Viennent ensuite les **PEAUX BRUTES**, qui, d'après la moyenne décennale, entrent pour 16 millions dans le commerce général et pour 14 millions dans le commerce spécial. L'importation s'est quintuplée de 1817 (4,359,022 fr.) à 1836 (20,561,573 fr.); cependant elle a été de 8,751,172 fr. en 1815. Les chiffres les plus élevés sont ceux de 1830 et de 1840 : le dernier s'est élevé au-delà de 25 millions.

Ces totaux se subdivisent en peaux fraîches grandes, peaux sèches grandes, et sèches petites de chevreaux.

C'est le Brésil qui en fournit les plus grandes quantités (environ 2 millions de kilogr.); puis viennent les États Barbaresques et Alger, les États Sardes, l'Espagne, les villes Anséatiques, le Rio de la Plata, etc.

Le **CUIVRE**, qui vient après, offrait dans la période décennale une moyenne de 12 millions pour le commerce général, et de 11 millions pour le commerce spécial ; dans la période quinquennale, plus rapprochée de nous, 15 millions pour le premier, et plus de 14 pour le second ; en 1840, 16 millions pour le premier et un nombre même plus grand pour le second. Voici, pour le commerce général, les quantités mises en regard des

valeurs et des droits perçus par le Trésor à trois époques différentes :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	1,793,495	3,586,990	60,137
1827.	4,133,495	9,964,906	103,856
1836.	6,260,928	12,521,856	133,584

Ces chiffres annoncent un progrès notable ; toutefois on remarquera que celui de 1836 ne dépasse guère la moyenne, ce qui prouve qu'il aura été inférieur au chiffre de plusieurs autres années ; en effet, on a importé pour 14,330,130 fr. de cuivre en 1835 et pour 16,802,300 fr. en 1834.

Plus du tiers du total est fourni par la Russie : c'était, en 1836, 2,584,731 kilogr. Les îles Britanniques en ont fourni 2,027,714 kil., ce qui fait aussi presque un tiers. Le contingent de la Turquie et celui de la Suède avec la Norvège restent infiniment au-dessous, et celui des autres pays se réduit à peu de chose.

La **HOUILLE**, ce principe non-seulement de richesse, mais encore de puissance pour les nations modernes[1], n'alimente le transit que pour une quantité minime. Voici les chiffres de cette importation :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	10 millions.	10 millions.
— quinquennale.	15	14
Chiffre de 1840.	19	18

C'est une des matières où le progrès est le plus sensible et le plus constant : malgré le produit tous les jours plus considérable de l'exploitation nationale, il y a eu accroissement presque d'année en année, si l'on excepte

(1) Voir l'article *Houille* de *l'Encyclopédie des gens du Monde.*

1831 et 1832. Le tableau suivant met les quantités en regard des valeurs :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	238.851.539	3,582,773	901,871
1827.	504,680,018	7,570,202	1,913,070
1836.	992,358,672	14,885,380	3,556,976

La Belgique à elle seule fournit presque toute la quantité nécessaire : il en est venu, en 1836, 715,983,005 kilogr., et seulement 182,205,210 kilogr. des îles Britanniques; la Prusse en a envoyé 80,119,200 kilogr. de ses provinces rhénanes.

Des droits différentiels avaient été établis, en 1835, sur la houille suivant qu'elle était importée par l'une des trois zones dans lesquelles la côte maritime de la France avait été divisée; cette différence favorisait exclusivement la Belgique, et les droits ont été modifiés par la loi de douanes de 1841.

Le **TABAC EN FEUILLES** est un objet variable : après 1817, il y a eu baisse, et de même de 1827 à 1832; mais depuis il s'est accru, et le chiffre le plus élevé (31 millions) appartient à l'année 1840. Pendant cette même année, la consommation était de 29 millions, ce qui est également la plus forte : elle a rapporté au Trésor 429,930 fr. Dans la période décennale, la moyenne n'était que de 10 millions dans le commerce général, et de 6 millions dans le commerce spécial, ce qui fait voir que $\frac{2}{5}$ du total transitaient à travers le pays. La moyenne quinquennale a été de 13 et de 9 $\frac{1}{2}$. Voici la comparaison des valeurs avec les quantités, à trois époques différentes, et le chiffre des droits perçus par le Trésor.

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	7,859,570	18,077,011	396,768
1827.	6,551,050	15,067,415	51,052
1836.	5,830,625	13,410,437	60,321

Le tabac nous arrive presque en totalité des États-Unis : en 1836, c'étaient 4,781,686 kilogrammes sur 5,830,625 ; l'Italie vient après, mais sa part est nulle à côté de celle-là.

Après le tabac, viennent les **POILS** pour la filature et la chapellerie : la moyenne décennale de leur importation est, pour le commerce général, de 9 millions, et, pour le commerce spécial, de 6 millions. Cet article est sujet à de grandes fluctuations ; car, en 1834, l'importation générale n'a été que de 5,350,505 fr., tandis qu'elle a été de 13,368,468 fr. en 1830, et en 1836, de 21,595,709 fr. On classe ce produit sous trois rubriques : poils de chameau, poils de porc et de sanglier, poils pour la chapellerie et la filature. C'est surtout d'Allemagne et de Russie qu'il est importé.

Le **PLOMB** étranger, métal brut, entre dans le commerce général pour 8 millions de fr. et dans le commerce spécial pour 7 millions. Voici l'importation générale à trois époques différentes :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	1,196,653	538,494	65,805
1827.	14,416,329	6,487,390	718,054
1836.	24,625,929	11,081,668	888,154

De 1829 à 1835, le progrès était variable, incertain ; mais le chiffre de 1836 est supérieur d'un tiers à celui des années précédentes. Il y a eu baisse depuis.

Presque tout le plomb importé nous vient de l'Espagne. Sur 24,625,929 kilogr., chiffre total de 1836, elle en a fourni 20,500,808 kilogr. La Grande-Bretagne avec l'Irlande n'en a fourni que 2,634,956, et les villes Anséatiques 1,177,958.

Pour les **FILS DE LIN ET DE CHANVRE**, l'invention de la mécanique à filer, due à un Français, mais exploitée d'abord par les Anglais, a ouvert une ère nouvelle. On peut s'en assurer par les chiffres suivants :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	8 millions.	9 millions.
— quinquennale.	13	13
Chiffre de 1840.	28	27

Voici ensuite la comparaison des valeurs avec les quantités que nous avons l'habitude d'établir :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	714,098	3,662,485	107,023
1827.	1,045,648	8,729,545	322,267
1836.	2,781,269	12,035,059	700,723

On le voit, le progrès est énorme, et c'est au royaume de la Grande-Bretagne et d'Irlande seul qu'il profite ; car les importations de la Belgique n'ont fait que diminuer. Elles étaient, en 1825, de 949,246 kilogr., et, en 1840, de 599,849. Le royaume-uni, au contraire, qui en 1825 n'importait encore que 161 kilogr., et en 1832 54,808, en a importé, en 1836, 1,900,319 kilogr., chiffre qui, en 1839, s'est élevé jusqu'à 6,167,731 kilogr. L'année 1840 est restée un peu au-dessous de ce chiffre. Tel est l'effet de la filature mécanique : le bas prix au-

quel elle donne lieu a tué toute concurrence étrangère, et même celle des fileuses de nos départements du Nord, qui réclament à grands cris la protection du gouvernement contre cette formidable innovation.

Outre le lin et le chanvre filés, on importe encore de grandes quantités de ces matières filamenteuses en tiges brutes, teillées, peignées ou en étoupes. Mais ici, on le comprend, le même progrès ne se remarque pas : le chiffre le plus élevé, celui de 1826 (6,198,386 fr.), n'a pas été atteint tout-à-fait par celui de 1834 (6,022,553 fr.), plus élevé que ceux des années qui suivent ou précèdent. Voici ceux de nos trois époques ordinaires :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	5,075,122	2,832,323	125,545
1827.	7,776,928	5,123,318	704,035
1836.	8,763,505	5,858,593	711,938

Ces quantités sont fournies presque exclusivement par la Russie, par la Toscane et l'État de l'Église et par la Belgique. La première nous a envoyé, en 1834, 3,639,615 kil. de chanvre et de lin, teillés ou en étoupes; en 1835, 3,663,193; et, en 1836, seulement 2,560,633.

Le **FER** et la **FONTE** importés figuraient, pendant la période décennale, pour 7 millions de fr. seulement dans le commerce général, et pour 5 millions dans le commerce spécial ; les besoins des chemins de fer et autres ont nécessité une importation plus forte dans ces derniers temps : aussi ces marchandises figurent-elles maintenant dans le commerce général pour 9 millions, et dans le commerce spécial pour près de 6 ; c'est presque le tiers pour le transit. On comprend sous cette

rubrique de la fonte brute, du fer en barres et de l'acier de toutes sortes.

Le fer en barres nous vient surtout de la Suède et de la Norvège qui, en 1834, nous en a fourni 7,272,630 kil. La Grande-Bretagne importe aussi beaucoup de fer en barres, mais uniquement pour le transit; car, sur 2,708,226 kilogr., chiffre de 1835, 55,849 seulement sont entrés dans la consommation intérieure.

C'est surtout la Grande-Bretagne qui nous fournit la fonte brute: les chiffres de 1835 et de 1836, comme celui de 1840, dépassent 10 millions de kilogr. La Belgique nous en envoya, en 1840, 5,085,796 et, en 1836, 9,303,604 kilogr. L'importation de la Toscane, ainsi que celle de Prusse, arrive quelquefois tout près d'un million.

C'est aussi cette dernière puissance qui, avec l'Allemagne en général et la Grande-Bretagne, nous envoie le plus d'acier : savoir environ 350,000 kilogr., quantité à laquelle on n'a pas toujours atteint.

L'ÉTAIN BRUT que la France tire de l'étranger entre maintenant pour plus de 3 millions dans le commerce général, et sert presque en totalité à la consommation intérieure. Voici cette importation pendant trois années antérieures au progrès qui a eu lieu dans ces derniers temps :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	419,935	816,714	41,006
1827.	1,324,154	3,089,499	68,091
1836.	1,341,391	2,618,356	23,827

Quoique le chiffre des valeurs en francs soit moindre

en 1836 qu'en 1827, le progrès ne s'en est pas moins soutenu, ainsi que le prouve le chiffre des quantités; la diminution ne provient que de l'abaissement du prix de ce métal, et quant au prix même, les années 1837, 1839 et 1840 ont seules dépassé 4 millions.

C'est la Hollande qui nous en fournit la plus grande quantité (en 1836, 544,094 kilogr. auxquels il faut ajouter 126,436 kilogr. qui viennent des Indes hollandaises); après elle, la Grande-Bretagne (en 1836, 232,547 kil., ajoutez 85,175 kilogr. qui viennent des Indes anglaises).

∴

Les matières nécessaires à l'industrie jusqu'ici enregistrées figurent pour 335 millions dans le total moyen décennal, qui était de 402 millions (le total moyen quinquennal, plus récent, est de 510 millions) : restaient donc 67 millions pour les articles divers qui n'ont plus assez d'importance pour être comptés séparément. Ils entraient pour 55 millions dans le commerce spécial.

2° La seconde branche de l'importation embrasse les *objets de consommation naturels*. Elle est bien moins importante que la première, comme nous l'avons dit plus haut (p. 88); car si celle-ci entre pour $\frac{6}{10}$ dans l'importation générale, celle-là n'y figure que pour environ $\frac{1}{4}$. En effet, sur une importation totale de 667 millions, la moyenne décennale des objets de cette nature était de 164 millions, ainsi qu'on le voit dans le tableau suivant.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	164 millions.	128 millions.
— quinquennale.	153	112
Chiffre de 1840.	226	191

Le chiffre de cette sorte d'importations ayant été, en 1827, pour le commerce général de 139 millions, et pour le commerce spécial de 100 millions; et, en 1840, pour le commerce général de 226 millions, et pour le commerce spécial de 191 millions, il en est résulté, dans ces quatorze ans, un accroissement de 87 millions ou de 62 p. % pour le premier, et un accroissement de 91 millions ou de 91 p. % pour le second. Dans la période décennale, l'accroissement moyen annuel était de 3.9 millions ou de 2.8 p. % pour le premier commerce, et de 1.6 millions ou de 1.6 p. % pour le second. Il y avait donc déjà progrès, et ce progrès a continué; mais il est moins sensible que dans la section précédente.

Voici de quels articles se compose ce genre d'importations, dans l'ordre de leur importance :

Le **SUCRE**, qui est le plus important de toute cette section, figure au troisième rang de l'importation en général. Voici les chiffres des trois époques :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	55 millions.	46 millions.
— quinquennale.	57	44
Chiffre de 1840.	57	50

Et ce n'est pas de l'étranger que la France tire cet objet de consommation naturel, c'est encore de son sol, puis-

que ce sont ses colonies presque seules qui le lui fournissent[1]. A une masse de sucre représentant la valeur de 45 millions de fr. que celles-ci ont fait entrer, en moyenne, sur dix ans, dans le commerce spécial de la France, les colonies étrangères n'ont ajouté que la valeur de 1 million; et dans le commerce général, celles-ci n'ont ajouté que 6 millions aux 49 millions de nos colonies. En 1839, les colonies françaises ont fourni du sucre :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Pour.	55 millions.	45 millions.
Et les pays étrangers.	4	300.000 fr.

Voici l'état des quantités et des valeurs, à trois époques différentes :

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	36,536,861	23,597,025	22,726,733
1827.	77,956,650	47,629,546	30,160,110
1836.	88,787,577	55,499,473	32,400,932

Il y avait là un progrès fort remarquable, quoique non soutenu d'année en année, car les chiffres les plus forts sont d'abord celui de 1831, et ensuite ceux de 1834, 1835 et 1829. Les années de 1836 à 1839 sont restées à peu près stationnaires, au moins quant à la valeur de l'importation, et il y a eu forte baisse en 1840. Sur les chiffres des quantités, le maximum des pays étrangers a été de 12 millions, en 1827 et en 1834. Le sucre importé est généralement brut : le sucre terré ou blanc ne

(1) Nos colonies entrent à elles seules pour plus d'un tiers dans l'importation de cette division de marchandises, et, en moyenne, pour près d'un dixième dans la valeur totale de nos importations.

figure dans le total qu'à une très faible proportion qui a constamment baissé depuis vingt ans.

Nos colonies prennent part à l'importation générale du sucre dans l'ordre d'importance suivant, qui va en décroissant : la Guadeloupe (elle fournit près de la moitié du total des colonies françaises), la Martinique, l'île Bourbon, Cayenne.

Après les denrées coloniales, et même après le sucre en particulier, viennent les **CÉRÉALES**, importation essentiellement variable et à laquelle il faut attribuer en partie les notables différences qu'on remarque d'une année à l'autre dans les Tableaux du commerce. Tandis que le froment et autres farineux (en grains ou en farine) sont entrés dans l'importation générale, en 1827, pour 3 millions de fr. seulement, elles y ont figuré, en 1836, pour 32 millions, et en 1839, même pour 47 millions; dans l'importation spéciale, en 1827, pour 1 million; en 1836 pour 3 millions, et, en 1839, pour plus de 24 millions. La moyenne décennale de la première était de 30 et celle de la seconde de 23 millions.

C'est en 1832, avons-nous dit (p.33), que l'importation des céréales était la plus forte depuis 1815 : le commerce général en a importé 4,767,796 hectol., dont 4,594,594 hectol. sont entrés dans la consommation intérieure et ont payé au Trésor 4,449,410 fr. de droits.

Voici la part, estimée en francs, que divers pays ont prise à l'importation générale des céréales pendant trois années où elle a été très forte :

	1829	1830	1832.
Russie.	4,254,778	10,511,415	19,285,371
États Sardes.	339,207	5,527,085	12,302,066
Grande-Bretagne et Irlande.	2,948,676	1,699,027	11,674,124
Villes Anséatiques.	4,198,113	1,881,885	8,707,852
Naples et Sicile.	186,910	4,639,628	9,811,199
Turquie et Grèce.		1,576,663	8,564,649

Le **CAFÉ** est le troisième article de cette section, pour l'importance de la valeur.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	17 millions.	10 millions.
— quinquennale.	19	11
Chiffre de 1840.	25	13

Il entre donc pour une somme considérable dans le transit. En 1834, on en a importé jusqu'à 20,012,000 kilogr., dont 10,894,000 sont entrés dans la consommation. Avant la loi sur le transit, la France recevait des quantités assez faibles de café, relativement parlant, et l'on verra par la comparaison des chiffres suivants quelle énorme différence en plus s'est manifestée dans l'intervalle de dix ans, différence qui, même pour la consommation intérieure, a été du double.

	Quantités de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	4,630,063	6,677,065	2,859,940
1827.	22,620,904	22,488,215	8,703,335
1836.	22,725,875	20,952,864	9,889,241

Cette différence a amené, comme on voit, une baisse de prix assez considérable. Au reste, le progrès si énorme de 1817 à 1827 n'a pourtant pas été constant même dans cette première période, car le chiffre de 1824 est encore supérieur à celui de 1827; et dans la seconde, de 1827 à 1836, il est à peu près nul; même avant la révo-

lution de Juillet, l'année 1829 est restée de 7 millions de kilogr. au-dessous de l'année 1827. L'importation de 1831 n'allait guère au-delà de 9 millions ; celle de 1834 a de nouveau dépassé 20 millions, mais elle est retombée en 1835 à 15,790,955 kilogr., de manière qu'il y a entre cette année et la suivante une différence de 7 millions ou d'un tiers environ. Depuis, le chiffre de 1840 a encore une fois été de 24 millions de fr.; mais la moyenne des six années précédentes reste beaucoup au-dessous de cette somme.

Le café est une branche importante de revenu pour le Trésor : on en jugera par les chiffres suivants. En 1832, il a été perçu, sur 10,438,185 kilogr. de café, 9,803,040 fr. de droits, c'est-à-dire 90 cent. par kilogramme.

En 1836, les colonies françaises, surtout l'île Bourbon et la Guadeloupe, ont pris part pour 2,514,148 kilogr. à cette importation. En 1834, la production de ces colonies avait été de 2,750,000 kilogr.; mais les Antilles espagnoles, Haïti, le Brésil, les Indes étrangères, les États-Unis, y ont eu une bien plus grande part, et à elle seule, celle de notre ancienne colonie de Saint-Domingue (Haïti) a été de 3,844,398 en 1836, et même de 4,817,540 en 1835; elle s'était élevée, en 1827, jusqu'à 7,264,086, chiffre que n'a jamais atteint l'importation des Antilles étrangères, laquelle pourtant a été de 5,229,577 en 1836. Au reste, en 1789, la colonie française de Saint-Domingue exportait plus de 35,500,000 kilogrammes. [1].

(1) Voir plus haut, p. 57, la note. — L'exportation de l'île de Cuba a été, en 1790, de 85,200 kilogr.; en 1805, de 575,000; et en 1833, de 28,230,000.

Les **FRUITS** ne sont pas un objet d'importation moins considérable. Dans la période décennale, la moyenne a été de 15 millions de fr., dont la consommation intérieure a seule fait les frais; cette moyenne est aujourd'hui d'environ 20 millions. Les relevés officiels rangent les fruits sous deux rubriques différentes.

1. *Fruits oléagineux*, c'est-à-dire amandes, noix, olives, graines de lin et de ricin, etc. Cette importation, qui se rapporte presque exclusivement au commerce spécial, a été la plus forte en 1840 (37,800,000 fr.); on va voir, par le tableau suivant, que le progrès même de 1836 sur 1817, conséquence du développement de l'industrie nationale, a été énorme; mais il a été très variable, ce qui dépend sans doute en partie des chances auxquelles la culture de l'olivier est exposée en France, où les froids viennent trop souvent la contrarier et nécessitent alors une plus grande importation.

	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	1,116,653	93,526
1827.	15,799,028	1,138,570
1836.	24,098,417	796,076

En 1835, au contraire, l'importation n'a été que de 8 millions environ.

Les fruits communs sont tirés surtout de la Belgique, puis de la Russie, de la Prusse et du Danemark. Ce sont Naples et la Sicile, les États Sardes, et l'Espagne qui fournissent, mais en bien plus petites quantités, les fruits oléagineux d'une qualité plus précieuse.

2. *Fruits de table*, frais, secs ou tapés et confits. Les fruits frais sont les citrons, les oranges, les pista-

ches, etc.; les autres sont les pommes, les poires, les pruneaux, les raisins de caisse, ceux de Corinthe, etc. Presque toute la quantité importée entre dans la consommation.

Cette importation a varié d'une année à l'autre ; dans la période décennale, elle était la plus forte en 1836, où elle s'est élevée à une valeur de 5,300,000 fr., et a rapporté au Trésor 1,240,169 fr.

L'Espagne y entre pour moitié; après elle viennent Naples et la Sicile, et les États Sardes. Le contingent du Portugal est plus faible que celui de la Belgique, et celui de la Turquie et de la Grèce se réduit à une faible somme.

Les **BESTIAUX** ont figuré dans l'importation pour les sommes suivantes :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	10 millions.	9 millions.
— quinquennale.	8	8
Chiffre de 1840.	8	8

Ici la législation des douanes (loi du 27 juin 1822) produit, aux dépens de la consommation qui absorbe toute cette importation, une baisse de plus des deux tiers, ainsi qu'on le verra par le tableau suivant, rapproché du chiffre de 1816, le plus élevé de tous, puisqu'il était de plus de 81,000 têtes de bêtes à cornes. Les dernières années avant 1840 ont vu continuer la baisse.

	Têtes.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	63,548	7,885,664	93,368
1827.	54,980	6,357,810	1,474,568
1836.	32,348	3,490,650	730,175
1840.	38,959	4,271,750	857,655

Ces chiffres comprennent les bœufs, taureaux, vaches, génisses, bouvillons et veaux ; mais les bœufs et taureaux forment près de la moitié de la valeur. On en a introduit 18,118 têtes en 1817, 26,047 en 1816, et 27,137 en 1821; on en a introduit seulement 8,347 têtes en 1836, et 7,117 en 1835. En 1822, on en a introduit 17,590, et l'année suivante, lorsque la nouvelle loi fut en vigueur, seulement 8,948. En 1840, le chiffre était 10,563.

C'est l'Allemagne, puis après elle ce sont la Belgique et la Prusse qui nous fournissent le plus de bœufs et de taureaux ; les vaches, génisses, veaux, etc., nous viennent surtout de la Belgique, puis de la Suisse et de l'Allemagne. Au lieu de 11,233 têtes que la Suisse envoyait en France en 1821, elle n'en a envoyé, en 1836, que 5,741.

Les **POISSONS DE MER** offrent la moyenne décennale de 5 millions de fr. pour l'importation générale, et de 3 millions pour l'importation spéciale. Le poisson mariné ou à l'huile, venant surtout d'Espagne, ne figure que pour une minime quantité dans ce chiffre, qui se rapporte presque tout entier au poisson frais, sec, salé et fumé que fournit particulièrement la grande pêche qui se fait à Saint-Pierre et à Miquelon, et dont nous donnons les résultats dans le premier volume de cette partie de notre Statistique, consacrée à la *Création de la richesse*. En effet, sur une quantité de 20,359,323 kilogr., valant 4,071,865 fr., ces pêcheries ont fourni 19,070,380 kilogr. dans l'année 1836. L'importation des autres pays, excepté celle de la Suède et de la Norvège, est peu considérable.

Le **POIVRE** et le **PIMENT** méritent encore une

mention nominale parmi les objets d'importation. Ils figurent pour 4 millions (moyenne décennale) dans le commerce général, et pour 3 millions dans le commerce spécial. Voici les chiffres de nos trois années ordinaires.

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	584,015	817,621	851,031
1827.	2,915,930	4,082,302	1,317,994
1836.	3,599,160	5,038,824	773,531

Ces derniers chiffres font voir que la quantité transitée a dû être considérable.

Ce sont les Indes hollandaises qui fournissent la majeure partie de ces denrées; et après elles, mais à long intervalle, les Indes anglaises. En 1836, on en a tiré de plus 531,878 kilogr. de la Cochinchine et des îles Philippines.

Enfin, nous ne nommerons plus que le **CACAO**, qui figure pour 2 millions (moyenne décennale) dans l'importation générale et pour 1 million dans l'importation spéciale. Cette importation, presque nulle en 1817, s'est élevée, en 1836, à la valeur de plus de 2 millions et demi, et s'est depuis soutenue à cette hauteur, à peu de chose près.

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	583,681	525,313	683,023
1827.	2,515,817	2,264,235	708,619
1836.	2,968,467	2,671,620	632,509

Le cacao nous vient surtout d'Haïti et des Antilles étrangères; il nous vient aussi du Chili; les colonies françaises nous en envoient environ 180,000 kilogr.

L'Espagne, qui ne nous en apporte ordinairement qu'une petite quantité, en a importé, en 1836, 574,092 kilogr., chiffre qui n'a été surpassé que par celui d'Haïti, lequel était, dans la même année, de 851,225 kilogr.

* *
*

Les objets de consommation naturels, comme nous l'avons dit, entraient pour 164 millions, moyenne décennale, dans l'importation générale et pour 128 millions dans l'importation spéciale (les moyennes de la période quinquennale, plus récente, sont 153 millions et 112 millions) : ceux que nous venons de passer en revue figurent pour 138 millions dans le total de la première et pour 110 millions dans le total de la seconde. Restent donc 28 millions et 18 millions pour tous les autres articles de la même classe, dont chacun s'élève à un chiffre trop peu élevé pour qu'il soit utile de les spécifier ici.

3°. Nous passons à la troisième branche d'importation, celle qui comprend les *objets de consommation fabriqués*. Cette section a encore moins d'importance que la seconde, car, suivant le calcul des moyennes décennales, elle ne figure que pour 101 millions dans l'importation générale, et nous avons vu que la seconde y entre pour 164 millions, la première pour 402 millions. L'importation générale offrant le total de 667

millions, il en résulte la proportion de 15 p. % pour les objets de consommation fabriqués, c'est-à-dire un peu plus de $\frac{1}{6}$. La consommation intérieure n'en a absorbé qu'un peu plus du tiers, 36 millions; tout le reste appartient au commerce de réexportation et de transit dont il constitue une notable partie.

Voici, en nombres ronds, les chiffres qui se rapportent à nos trois périodes ordinaires :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	101 millions.	36 millions.
— quinquennale.	163	48
Chiffre de 1840	166	50

La valeur des importations de cette nature ayant été, en 1827, pour le commerce général, de 70 millions, et pour le commerce spécial de 38 millions, et en 1839, de 187 millions pour le premier, et de 55 millions pour le second, on voit qu'il y a eu un progrès très considérable, qui, cependant, a plus profité au commerce général qu'au commerce spécial, puisque l'accroissement n'a été que de 44 p. % pour celui-ci, tandis qu'il est allé jusqu'à 167 p. % pour l'autre; ce qui revient pour le commerce spécial à 3.4 p. % par an, et pour le commerce général à 18.2 p. %. En effet, les objets de consommation fabriqués que nous a envoyés la Suisse (rubanerie de soie, tissus de coton, etc.), de même que l'Angleterre, l'Allemagne et la Prusse (tissus de soie, de coton, de laine, ouvrages en matières diverses), ont principalement alimenté le commerce de réexportation et de transit, au lieu que les deux tiers des produits

venus de Belgique (toiles de lin et de chanvre) ont été versés dans la consommation intérieure. Regardant à l'ensemble, on peut dire que l'industrie française ne laisse guère de place à des importations de ce genre, mais qu'elles profitent au commerce national et augmentent les salaires.

Voici quels sont les principaux articles de cette troisième branche d'importation :

Les **TISSUS DE SOIE** figurent en première ligne, mais presque uniquement comme article de transit; voici les chiffres de cette importation à trois époques différentes :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	23 millions.	3 millions.
— quinquennale.	39	4
Chiffre de 1840.	42	5

En 1827, elle n'était encore que de 9 millions et demi, et elle s'est élevée à plus de 25 millions en 1833, à plus de 55 millions en 1836. Les deux principaux articles de cette importation, dans trois années différentes, offraient les sommes suivantes, valeurs en francs :

	Etoffes de soie pure.	Rubans.
1817.	1,040,820	975,840
1827.	4,024,130	4,633,560
1836.	23,684,430	23,383,320

Pour compléter le total, il faut ajouter la gaze et le crêpe, la passementerie en soie et la bonneterie.

Les étoffes de soie pure viennent surtout de la Suisse : elle en a importé pour 9,460,550 fr. en 1836; puis sont venues l'importation de la Grande-Bretagne pour

4,512,200 fr.; celle des États Sardes pour 4,350,280, et celle de la Prusse pour 3,474,570. La Toscane et les États Romains en ont importé pour 946,550 fr.

C'est encore de Suisse, et presque exclusivement, que viennent les rubans : sur 194,861 kilogr. importés en 1836, elle en a envoyé 172,336. La Prusse, qui venait après, n'en avait envoyé que 20,791 kilogrammes.

Les **TISSUS DE LIN ET DE CHANVRE** occupent tantôt le second rang, tantôt le troisième : ils seraient au premier rang s'il ne s'agissait que du commerce spécial, car les ⅔ entrent dans la consommation du pays et font à l'industrie nationale du lin une concurrence formidable.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	23 millions.	16 millions.
— quinquennale.	30	20
Chiffre de 1840.	24	18

De 1828 à 1835 le chiffre est resté au-dessous de celui de 1827 qui était de 24 millions et demi; mais celui de 1836 a dépassé 29 millions et demi par suite des fortes importations de l'Angleterre, qui, au cinquième rang, pour cette importation, en 1827, s'est élevée au deuxième en 1835, et s'y est maintenue en 1836. Le chiffre de 1838 a presque atteint 30 millions de fr. C'étaient 5,130,498 kilogr. au lieu des 661,860 de l'année 1815. La raison de cette augmentation a déjà été indiquée à la page 102.

Nous ne donnerons la comparaison de trois années différentes que pour les toiles de toute espèce, et sans comprendre dans les chiffres le linge de table, la ba-

tiste, les dentelles et tulles, la bonneterie et la passementerie.

	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	9,500,099	1,185,774
1827.	21,967,055	2,749,142
1836.	25,499,000	3,070,791

C'est la Belgique principalement qui importe cet article; avec la Hollande, elle en a envoyé pour 18,235,227 fr. en 1836; le chiffre de l'Angleterre, qui venait après, n'était que de 2,652,873; celui des villes Anséatiques, de 1,532,945; et celui de l'Allemagne, de 1,316,582. Le chiffre de l'Angleterre n'était, en 1825, que de 46,159; en 1828, il était de 334,791; en 1834, de 532,140; et en 1835, de 1,490,289; de 1825 à 1836, il a augmenté presque du double.

Les **TISSUS DE COTON** étrangers n'entrent pas du tout dans la consommation intérieure, au moins par la voie légale; mais, dans l'importation générale, ils ont figuré, pendant la période décennale, pour 36 millions et demi, chiffre qui a encore été dépassé de beaucoup en 1836; mais 1840 est resté un peu au-dessous. C'est la Suisse surtout qui envoie ces tissus.

Les **TISSUS DE LAINE** prennent de jour en jour plus d'importance dans le commerce général : dans la période décennale, ils y sont entrés pour 7 millions de fr.; dans la période quinquennale, pour plus de 13 millions; le chiffre de 1839 est 17 millions. Mais ce n'est encore pas la France qui en fait usage, elle prête simplement son territoire pour l'exportation de ces marchandises qui viennent de la Prusse et de l'Allemagne.

Les **CHAPEAUX DE PAILLE**, au contraire, trouvent à se placer en France. Sur une valeur de 5 millions, moyenne décennale des quantités importées, le pays en a consommé pour 3 millions. Voici les chiffres relatifs à nos trois années ordinaires :

	Chapeaux grossiers.	Chapeaux fins.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	573,186	2,670,870	258,139
1827.	2,045,442	5,929,440	417,117
1836.	2,949,534	3,241,620	476,394

Ce sont la Toscane et les États Romains qui fournissent la plus grande quantité de cette marchandise, tant fine que grossière : en 1836, sur 983,178 pièces grossières, ils en ont envoyé 428,891 ; et sur 216,108 pièces fines, 39,243. Après l'Italie vient l'Allemagne pour les chapeaux grossiers, et la Belgique pour les chapeaux fins.

La **MERCERIE ET BIMBELOTERIE** est de même pour le commerce spécial, où elle entre pour environ 3 millions. La bimbeloterie vient surtout d'Allemagne et en particulier de Nuremberg ; la mercerie commune vient de la Prusse et de la Belgique, et la fine, qui consiste surtout en aiguilles, l'article majeur de cette importation, a la même provenance.

Les **INSTRUMENTS ARATOIRES, LIMES, SCIES, OUTILS** sont entrés, année commune, pour 3 millions de fr. dans le commerce général, et pour 2 millions dans le commerce spécial. Ils nous arrivent surtout de la Prusse, de l'Allemagne, de la Hollande et de la Belgique.

Les **ARMES**, qui viennent des mêmes pays, auxquels

toutefois il faut ajouter l'Espagne, figurent uniquement dans le commerce général, et pour le chiffre de 2 millions à 2 millions et demi.

Enfin les **MACHINES ET MÉCANIQUES**, qui ne comptent que pour 1 million dans la période décennale, ont été de 3 millions dans la période quinquennale, et de plus de 5 en 1839. En 1840, le chiffre est retombé au-dessous de 3 millions. A la différence de l'article précédent, celui-ci n'est importé que pour les usages du pays et vient d'Angleterre surtout, puis de la Suisse et de la Belgique.

* * *

Les articles de consommation fabriqués que nous venons d'énumérer jusqu'ici entraient, pendant la période décennale, dans le commerce général pour 83 millions, et dans le commerce spécial pour 28 millions (les moyennes de la période quinquennale plus récente sont 165 millions et 48 millions); les petits articles que nous passons sous silence comptent pour 18 millions dans le premier et pour 8 dans le second, et complètent ainsi la moyenne décennale de 101 millions de l'un et de 36 millions de l'autre.

II. Les *exportations*, que nous allons à leur tour passer maintenant en revue, ont suivi à peu près les mêmes vicissitudes que les importations. C'est en 1792 qu'elles ont atteint le chiffre élevé de 802,546,000 fr., chiffre infiniment supérieur à celui de toutes les années avant et après, jusqu'en 1835, mais exceptionnel comme nous

l'avons dit à la page 55. En 1835, au contraire, l'exportation monta naturellement à 834 millions; en 1836, à 961; et en 1839, elle atteignit pour la première fois 1 milliard et le dépassa même de 3 millions. L'année 1840 resta au-dessous de 1839 quant à l'exportation. Mais pour revenir au chiffre vrai de l'exportation telle qu'elle avait lieu avant la Révolution, voici ce qu'on lit à cet égard dans la Statistique d'Herbin (t. II, p. 288): « Si nous prenons pour époque de comparaison l'année 1787, nous trouvons qu'alors les exportations françaises s'élevaient à 542,604,000 livres tournois; savoir pour 311,472,000 livres en productions du sol, des mines, des pêches, et 231,132,000 livres en objets d'industrie. » La Statistique officielle[1] réduit considérablement le chiffre total de cette année, et ce n'est sans doute pas une moyenne qu'on a entendu présenter dans celle d'Herbin. Nous voudrions, à son défaut, établir cette moyenne; malheureusement la même Statistique officielle ne donne pas les chiffres des deux années qui ont précédé 1787, mais seulement ceux qu'elle assigne à cette année même et aux deux années suivantes:

1787.	440,124,200
1788.	465,761,000
1789.	440,975,000
Moyenne.	448,953,400

chiffre très inférieur aux importations, mais supérieur

(1) *Commerce extérieur*, p. 7. Mais les chiffres qu'elle donne ne sont-ils pas trop réduits? Au lieu de celui qu'elle assigne, par exemple, à 1789, nous trouvons ailleurs la somme beaucoup plus forte de 542,678,000 livres.

aux exportations de 1815, de 1822 et de 1823. De 1815 à 1836, il y a eu des fluctuations continuelles dans le chiffre des exportations : celle de la dernière année (valeur de 961,284,756 fr.) était de beaucoup la plus forte. On peut dire qu'à partir de 1826 il y a eu un progrès à peu près constant, sauf l'année 1830 seulement, où il y a eu rétrogradation sensible. Ce progrès de 1827 à 1836 donnait la proportion de 17 p. %, bien moins avantageuse que celle de l'importation qui était de 34 p. %. Cependant le chiffre de l'exportation a dépassé presque tous les ans celui de l'importation.

En 1839, l'exportation, comme nous l'avons dit, a, pour la première fois, dépassé 1 milliard de fr. Pendant la période quinquennale de 1834 à 1838, elle avait été encore au-dessous de 845 millions; et pendant la période décennale de 1827 à 1836, la moyenne avait été de 698 millions seulement; ces sommes se décomposaient de la manière suivante :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	1840.
Produits naturels [1]. .	254 millions.	290 millions.	342 millions.
Objets manufacturés.	444	555	669

Ainsi les $\frac{36}{100}$ seulement de l'exportation totale consistaient en produits naturels, et les $\frac{64}{100}$ en objets manufacturés, dans la période décennale; dans la période quinquennale, la proportion était seulement $\frac{34}{100}$ contre $\frac{66}{100}$. La proportion des objets manufacturés est encore beau-

(1) Les produits naturels répondent aux deux premières classes de l'importation, 1° Matières nécessaires à l'industrie;]
2° Objets de consommation naturels.

coup plus favorable dans le commerce spécial, où elle a été, dans les deux périodes, de $\frac{72}{100}$, de manière qu'il ne reste pour les produits naturels que $\frac{28}{100}$ [1], c'est-à-dire les deux septièmes. Cela ne prouve pas une grande surabondance dans les produits du sol français; mais cela rend témoignage à l'activité de l'industrie qui réexporte

(1) Voici en nombres ronds, toujours réduits plutôt qu'augmentés, et empruntés à la Statistique officielle (*Commerce extérieur*, p. 8), l'exportation spéciale de la France de 1821 à 1835, c'est-à-dire l'exportation des seuls produits de son sol et de son industrie à elle. Nous empruntons ailleurs les chiffres correspondants relatifs à la Grande-Bretagne et aux États-Unis, que nous mettons en regard (valeur en francs).

Années.	France.	Angleterre.	États Unis.
1821.	450,700,000	917,500,000	232,700,000
1822.	427,600,000	925,000,000	265,800,000
1823.	427,100,000	890,000,000	251,300,000
1824.	505,800,000	960,000,000	269,900,000
1825.	543,800,000	972,500,000	356,800,000
1826.	461,000,000	787,500,000	282,700,000
1827.	506,800,000	930,000,000	314,000,000
1828.	511,200,000	920,000,000	270,000,000
1829.	504,200,000	895,000,000	296,800,000
1830.	452,900,000	955,000,000	316,500,000
1831.	455,500,000	930,000,000	326,600,000
1832.	507,400,000	940,000,000	336,500,000
1833.	559,400,000	992,500,000	374,700,000
1834.	509,300,000	1,041,000,000	432,100,000
1835.	577,400,000	1,184,200,000	539,700,000

On doit remarquer que, malgré les fortes sommes relatives à la Grande-Bretagne, les métaux précieux n'y sont pas plus compris que dans celles qui se rapportent à la France; ils le sont dans les chiffres américains.

en tissus et autres marchandises façonnées les matières premières qu'elle a importées. Jadis il en était autrement, car voici suivant quel ordre on range, dans la Statistique d'Herbin, les marchandises d'exportation. « Elles se composent, y est-il dit, des productions du sol, des mines, de la pêche, des produits des fabriques et des denrées coloniales. » Voici ensuite les détails du chiffre des exportations en objets manufacturés :

Draps.	14,242,000 livres.
Autres étoffes de laine.	5,615,000
Étoffes de coton, toiles, batiste, etc.	19,692,000
Total. . .	39,549,000

total qui contraste étrangement avec celle de 444 millions, pour ne pas dire de 669 millions, que nous venons de signaler.

Dans les deux branches, mais surtout dans celle des objets manufacturés, il y a eu un progrès très considérable de 1827 à 1840. Envisageons-les séparément l'une et l'autre.

1°. *Produits naturels.* En analysant la moyenne décennale de la période de 1827 à 1836, nous trouvons :

1) Que dans le chiffre total de 254 millions, nos propres produits figurent pour 149 millions seulement, c'est à-dire dans une proportion de 58.4 p. %, et que 42 p. % forment la part afférente au commerce de transit et de réexportation.

2) Que l'accroissement de l'exportation, de 1827 à 1836, années représentées par les chiffres 259 millions et 525 millions pour le commerce général, et par les

chiffres 138 millions et 172 millions pour le commerce spécial, était, pour le premier commerce, de 25 p. %, et pour le second, de 8 p. %. La moyenne de l'accroissement annuel était de 2.5 p. % pour le premier, et de 0.8 p. % pour le second. Voici ce qui résulte ensuite de la comparaison de 1827 avec 1840 : la différence en plus pour cette dernière année était, au commerce général, de 83 millions, c'est-à-dire de 32 p. %, et au commerce spécial de 26 millions, c'est-à-dire de 16 p. %.

Les principaux articles de cette branche d'exportation, dans l'ordre de leur importance, sont les suivants :

Les **VINS** se placent au premier rang des produits naturels; mais, dans l'ensemble de l'exportation française, ils ne figurent qu'après les tissus. C'est le pays même qui fournit à cette exportation, et par conséquent le chiffre du commerce spécial est à peu près le même que celui du commerce général. L'exportation moyenne est de 1,300,000 hectolitres, valant 48 millions de fr., à raison de 37 fr. par hectolitre, prix moyen. Voici la valeur moyenne des vins exportés aux trois périodes.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	47 millions.	47 millions.
— quinquennale.	51	50
Chiffre de 1840.	50	49

La Statistique officielle[1] divise cette exportation en deux sections.

Ce sont d'abord les *vins ordinaires* (ce qui ne veut pas dire *communs*) de la Gironde et d'ailleurs, exportés

(1) *Commerce extérieur*, p. 508 et suivantes.

en futailles et en bouteilles. Voici le chiffre de cette exportation à trois époques différentes, par le commerce général :

	Quantité d'hectolitres.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	619,404	19,971,980	775,202
1827.	1,033,528	41,639,782	312,664
1836.	1,284,781	47,622,064	17,349

Le progrès qui résulte de ce rapprochement est plus apparent que réel : en choisissant d'autres années, il eût été ou nul ou insensible. En effet, l'année 1817 était une mauvaise année, sans compter que jusqu'en 1832 des droits excessifs pesaient sur cette exportation. La quantité d'hectolitres exportée en 1815 était supérieure à celle de 1836, quoique, en comparant les valeurs, on trouve un petit excédant pour cette dernière année. C'est à l'année 1838 qu'appartient le maximum, 1,453,317 hectolitres ; puis vient l'année 1834, avec 1,377,833 hectolitres, valant 50,239,476 fr. ; 1833 et 1832 viennent encore avant 1836. En général, il n'y a pas de progrès, depuis 1815, dans l'exportation du vin ordinaire en futailles, mais il y en a un très grand dans celle du vin ordinaire en bouteilles, qu'on rechercha de préférence depuis que le vin était frappé à l'étranger de droits élevés.

Voici la proportion qui existe entre ces deux modes d'exportation de vins de la Gironde et d'ailleurs.

	Hect. en futailles.	Valeur.	Hectol. en bout.	Valeur.
1815.	1,291,780	38,578,506	45,965	6,894,773
1826.	1,110,515	34,359,963	55,315	8,244,444
1833.	1,274,281	37,375,750	60,534	8,542,098
1836.	1,180,266	33,228,910	104,515	14,393,154

On voit combien la proportion a changé : en 1815, pour 1 hectolitre en bouteilles on en exportait plus de 30 en futailles; en 1836, pour 1 en bouteilles, on n'en exportait plus qu'environ 11 en futailles.

L'exportation des vins ordinaires a lieu surtout pour Alger, pour les colonies françaises des Indes-Occidentales, pour les États-Unis, pour les villes Anséatiques (et indirectement pour la Russie, qui en prend même directement une assez grande quantité), pour la Suisse, les États Sardes, la Hollande et la Belgique. La part de l'Angleterre dans cette exportation est très secondaire. Voici le nombre d'hectolitres achetés par ces différentes contrées, à différentes époques :

	1826.	1832.	1836.
Alger.		104,931	140,803
États-Unis	50,396	87,602	144,264
Colonies françaises. . . .	151,292	133,296	120,024
Villes Anséatiques. . . .	198,503	211,852	107,036
Suisse.	123,503	88,389	89,057
États Sardes.	73,980	81,636	103,241
Hollande.		97,720	78,729
Belgique.		86,094	70,735
Grande-Bretagne et Irlande.	42,009	23,814	37,831

Aux vins ordinaires, il faut ajouter les *vins de liqueur* de toutes espèces, qu'on expédie en bouteilles seulement, et dont voici la quantité de litres, exportés à trois époques différentes, quant au commerce général :

	Quantité de litres.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor
1817.	47,084	70,626	323
1827.	3,996,911	5,995,368	16,714
1836.	2,857,970	4,286,955	492

Comme pour les vins ordinaires, l'exportation de 1817, presque nulle, ne prouve rien. Celle de 1815 a été de 799,894 litres, valant 1,199,841 fr.; mais, dès l'année suivante, il y a eu baisse considérable, et ce chiffre n'a été atteint de nouveau et dépassé qu'en 1824. L'année 1827 nous offre le maximum de cette exportation par rapport à toutes les années antérieures; mais en 1830 elle s'est élevée encore jusqu'à 5,054,650 litres, valant 7,581,975 fr., et aucune année n'est approchée de celle-là. La moitié de l'exportation est pour les États-Unis; puis, mais à une longue distance, viennent le Brésil, les Antilles étrangères et le Mexique: ce dernier pays, auquel en 1830, on en a expédié 1,019,332 litres, n'en a plus reçu, en 1835, que 4,160, et en 1836, 293.

On est étonné de voir quelle faible consommation font de nos vins des peuples comme celui de la Grande-Bretagne et celui des États-Unis : nous n'en vendons pas pour 5 millions de fr. au premier; le second ne nous en achète que pour 7 à 8 millions.

Les **EAUX-DE-VIE** viennent après les vins, mais n'occupent que le septième rang dans l'ensemble de l'exportation. Comme les vins, elles sont généralement produites en France; cependant, elles figurent seulement pour 19 millions de fr., moyenne décennale, dans l'exportation spéciale, tandis qu'elles figurent pour 20 millions dans l'exportation générale. Voici le montant de l'exportation des eaux-de-vie de vin, relativement à quatre années différentes :

	Quantité de litres.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1828.	40,579,762	33,158,894	107,710
1832.	24,765,146	21,460,597	63,752
1836.	20,594,691	16,675,956	21,332
1839.	16,752,262	13,372,475	16,234

Le chiffre de 1828 est le maximum depuis 1815, et on peut le considérer comme exceptionnel, car l'année 1829 en a seule approché, avec 32 millions de litres; toutes les autres sont restées beaucoup au-dessous. Le minimum appartient à 1831 : c'est 14,499,851 litres; il y a eu ensuite un grand progrès dans les deux années suivantes, puis de nouveau baisse en 1834, et progrès lent dans les années 1835, 1836 et 1837. Plus du tiers du total a pour destination la Grande-Bretagne. Cette puissance en a reçu, en 1836, plus de 7 millions de litres; les États-Unis en ont reçu près de 4 millions, la Suisse près de 1 million et demi, les États Sardes et l'Espagne plus de 1 million.

Les eaux-de-vie faites avec d'autres substances que le vin n'ajoutent pas beaucoup à ces sommes; c'était en tout, dans l'année 1836, 626,705 litres, valant 415,572 fr. : aussi n'en ferons-nous connaître que le maximum d'exportation.

Pour l'eau-de-vie de grains et de pommes de terre, il était, en 1828, de 1,389,156 litres, valant 833,494 fr., et rapportant au Trésor 428 fr. de droits.

Pour celle de mélasse (rhum et tafia), il était, en 1829, de 239,552 litres, valant 143,731 fr., et rapportant au Trésor 15 fr.

Pour l'eau-de-vie de cerises, il était, en 1836 (car

cette exportation augmente tous les ans), de 43,943 litres, valant 65,915 fr., et rapportant 31 fr. de droits.

Le troisième et souvent le deuxième article d'exportation dans cette rubrique c'est la **SOIE**: mais cet article n'appartient pas à la France : elle lui permet seulement le passage sur son territoire et il profite à son commerce.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	38 millions.	2 millions.
— quinquennale.	39	8
Chiffre de 1840.	51	4

De 1827 à 1839, l'exportation totale, qui se dirige sur la Grande-Bretagne en majeure partie, a varié de la valeur de 6 millions de fr. à celle de 52 millions.

La même observation, quant à l'origine, s'applique, et plus encore, au **COTON** dont l'exportation regarde exclusivement le commerce général : c'est une question de profits seulement ; le rapport principal est pour les producteurs étrangers. Cependant de 10 millions de fr., moyenne décennale, l'exportation générale s'est élevée à 16 millions, moyenne quinquennale, et au lieu du maximum de 20 millions, 1840 a donné plus de 31 millions. C'est la Suisse qui reçoit la majeure partie de l'exportation, et après elle la Belgique.

L'exportation des **CÉRÉALES**, par le commerce spécial, varie suivant les années ; celle du commerce général est toujours considérable.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	11 millions.	5 millions.
— quinquennale.	20	7
Chiffre de 1840.	19	5

En 1835, l'exportation générale du froment, en grains seulement (y compris l'épeautre et le meteil), a été de 1,162,511 hectolitres valant 25,250,236 fr. Elle a été même plus forte en 1839; mais ces deux années sont exceptionnelles : la moyenne des autres n'est guère que de 3 millions de fr.

Voici le total de l'exportation des céréales en grains ou farines pendant quatre années, valeur en fr.

	1827.	1831.	1836.	1839.
Froment, épeautre et méteil en grains.	524,695	1,954,271	754,173	23,435,373
Id. en farine.	1,795,221	1,355,878	2,864,929	4,930,582
Seigle et maïs en gr.	1,039,024	634,033	886,878	396,266
Id. en farine.	425,221	23,531	54,564	5,879
Orge en grains. . .	(pour ces deux années, réunis aux autres céréales.)		504,610	4,232,978
Sarrazin en grains.			10,391	3,265
Avoine en grains . .	2,435,895	303,164	253,897	515,441
Autres céréales. . .	933,322	625,457	20,517	151,735
Totaux. . .	7,153,378	4,896,334	5,319,959	33,691,519

C'est principalement pour nos colonies que s'est faite cette exportation ; mais une bonne part est allée en Suisse.

Le **CAFÉ**, sixième article de cette branche, est compté dans l'exportation générale pour 9 à 10 millions. Voici les chiffres de trois années différentes :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.
1827.	7,916,589	9,499,907
1833.	8,904,954	10,685,945
1836.	8,570,063	10,284,076

La plus grande quantité de cette denrée coloniale s'ex-

porte en Suisse, puis en Turquie, en Sardaigne, quelquefois en Autriche et dans les villes Anséatiques.

Le **SUCRE BRUT ET TERRÉ**, de provenance non pas étrangère, mais exotique, c'est-à-dire coloniale, figure pour 8 millions dans le commerce général. Cependant il faut dire que la réexportation ou le transit du sucre provenant de nos colonies n'est considérable que depuis 1835, où elle était de 4,567,572 kilogr.; tandis que l'année d'auparavant elle n'avait été que de 53,000 kilogr. En 1836, elle a été de 5,570,000 kilogr. L'exportation totale a été ainsi qu'il suit à trois époques différentes :

	Quantité de kilogr.		Valeur en francs.	
	Sucre brut autre que blanc.	Sucre brut blanc ou terré, sans dist. de nuance.	Sucre brut autre que blanc.	Sucre brut blanc ou terré, sans dist. de nuance.
1827.	3,014,966	6,014,966	2,261,224	6,837,040
	9,029,932		9,098,264	
1832.	3,243,203	3,049,632	2,432,049	3,354,595
	6,292,835		5,786,644	
1836.	6,681,730	5,275,369	5,011,303	5,802,907
	11,957,099		10,814,210	

Le huitième article d'exportation dans cette branche, c'est la **GARANCE**, production du pays qui appartient tout entière au commerce spécial, dans lequel elle entrait pour une somme de 9 millions pendant la période décennale; maintenant elle y entre pour plus de 12 millions. Le chiffre du commerce général est identique. La garance s'exporte en racines sèches ou alizari, moulue, ou en paille. Cette exportation, qui a presque con-

stamment augmenté, est aujourd'hui plus du quintuple de ce qu'elle a été en 1817; cependant les années 1827 et 1828 figurent dans les registres pour des sommes beaucoup plus fortes que les trois années suivantes; depuis 1832, le progrès s'est rétabli. Voici les chiffres du commerce général à quatre époques différentes :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	2,984,299	2,756,642	57,980
1827.	7,612,871	7,293,609	49,471
1836.	14,191,354	13,516,677	92,937
1839.	13,052,703	12.862,302	74,325

Plus d'un tiers de la quantité totale a pour destination la Grande-Bretagne; après elle, c'est la Suisse qui en reçoit le plus, puis l'Allemagne et la Prusse. En 1836, les États-Unis se sont placés au troisième rang, du quatrième où ils étaient en 1835, et d'un rang bien inférieur qu'ils avaient occupé auparavant.

Les **CHEVAUX, BESTIAUX, MULES ET MULETS** forment le 9e article, également de provenance intérieure. La moyenne décennale du commerce général, comme du commerce spécial, est de 8 millions de fr. En 1827, 1833 et 1836, on a exporté, surtout pour l'Espagne, plus de 16,000 mules et mulets, valant près de 5 millions de fr. L'exportation des chevaux (surtout hongres et juments), d'environ 3,300 têtes en moyenne, valant 1,200,000 fr., a eu pour principale destination la Sardaigne, l'Espagne et la Belgique. Celle des bœufs, au nombre d'environ 6,000 têtes (mais en 1836 de plus de 10,000), valant 1,200,000 fr., est dirigée sur l'Angleterre et la Sardaigne. L'Espagne, qui

nous demande moins de bœufs, reçoit au contraire beaucoup de bêtes à laine dont l'Angleterre nous demande aussi une grande quantité. Tous ces nombres sont variables d'une année à l'autre.

Les **HUILES**, divisées, dans les états de douanes, en volatiles ou essentielles et en huiles d'olives, comptent pour 10 millions, moyenne décennale, dans le commerce général, et pour 7 millions dans le commerce spécial. Voici les chiffres pour trois années différentes :

	Quantité de kilogr.		Valeur en fr.	
	huiles volatiles.	huiles d'olives.	huiles volatiles.	huiles d'olives.
1827.	44,702	2,044,955	4,470,200	3,539,065
1833.	79,387	3,474,065	7,938,700	5,916,987
1836.	51,404	4,326,643	5,140,400	7,355,293

Les huiles volatiles distillées de sucs végétaux se placent surtout en Angleterre, aux États-Unis, dans la Sardaigne, en Allemagne, en Suisse.

L'huile d'olives est expédiée dans nos colonies, aux États-Unis, à Haïti, en Sardaigne, etc. On sait au reste que loin d'en produire au-delà de ses besoins, la France en achète des quantités considérables aux pays qui l'avoisinent du côté du Midi (*voy.* p. 96).

Les **PEAUX ET PELLETERIES** figurent pour 9 millions dans le commerce général ; mais à l'égard du commerce spécial il faut faire une distinction. Les peaux brutes et pelleteries ne sont guère de provenance intérieure, tandis que les peaux tannées et corroyées, qui, au commerce général, entrent pour 6 millions dans les

9 millions, figurent pour 5 millions dans le commerce spécial. C'est à ces dernières seulement que se rapportent les chiffres suivants, relatifs à trois époques différentes; on n'y comprend pas, naturellement, les peaux ouvrées, qui appartiennent aux objets manufacturés, mais seulement les peaux préparées de toutes sortes :

	Valeur en fr.	Droits perçus par le Trésor.
1817.	7,057,768	36,299
1827.	5,615,434	2,782
1836.	7,232,684	3,119

Pendant trois années consécutives, de 1820 à 1822, le chiffre a dépassé 8 millions

Ces peaux s'exportent dans les États Sardes, dans le royaume de Naples et Sicile, au Brésil, en Grèce et en Turquie, etc.

Les **BOIS COMMUNS** entrent pour 6 millions dans l'exportation générale, et pour 3 millions dans l'exportation spéciale. Ce sont surtout des bois à construire, sciés ou en grume et équarris à la hache, qu'on envoie surtout dans les États Sardes, à l'île Bourbon et quelquefois à Alger. Mais cela varie d'année en année.

Le **CACAO** figure dans le commerce général pour près de 2 millions de fr., moyenne décennale; comme on n'exporte qu'après importation, il ne concerne pas le commerce spécial. Les chiffres les plus élevés ont été ceux de 1827, 1828, et 1836 : le premier, qui offre le maximum, était de 1,911,117 kilogrammes, valant 2,484,452 fr. C'est en Espagne que s'exportaient ces quantités en majeure partie.

Enfin les **POILS POUR LA CHAPELLERIE**, ap-

partenant de même au commerce général seulement, s'exportent pour une valeur d'environ 2 millions, surtout aux États-Unis, dans les États Sardes et en Espagne. Les demandes des États-Unis sont devenues tous les ans plus considérables, et l'année 1836 offre le maximum de toute cette réexportation, qui était de 84,368 kilogr., valant 3,374,720 fr.

∴

Tous ces produits naturels exportés se rapportaient, pendant la période décennale, pour 189 millions de fr. au commerce général, et pour 105 millions au commerce spécial; les articles d'importance secondaire, que nous passons sous silence, comptaient pour 65 millions dans le premier, et pour 44 dans le second : l'addition de ces chiffres rétablit le total de la moyenne décennale qui était de 254 millions pour le commerce général et de 149 millions pour le commerce spécial. Les moyennes de la période quinquennale plus récente sont de 290 millions et de 162 millions.

2° La section de l'exportation qui comprend les *objets manufacturés* est la plus importante, non-seulement par sa proportion générale, mais encore parce que les sommes qu'elle enregistre représentent en grande partie le travail des ouvriers français et enrichissent dans une plus forte mesure le pays même. L'industrie étrangère n'en a fourni, dans la période décennale, que $\frac{1}{6}$, formant la différence du commerce général au commerce spécial. En effet, ce dernier était de 373 millions, sur le

total de 444 millions, chiffre qui se rapporte au premier. Celui-ci forme lui-même 63.6 p. % de l'exportation totale, qui, en moyenne décennale, était, comme nous l'avons dit, de 698 millions. Les chiffres de la période quinquennale, 555 et 416 millions, relativement plus forts, sont encore bien inférieurs à ceux de 1840, 669 et 511.

Le chiffre de l'année 1827 ayant été de 344 millions au commerce général et de 349 au commerce spécial [1],

(1) Ici le lecteur remarquera sans doute que le chiffre du commerce spécial est supérieur à celui du commerce général. N'ayant su nous-même comment expliquer cette circonstance, nous avons dû chercher à nous éclairer près de l'administration des douanes. La réponse de M. Gréterin, conseiller d'état et directeur de cette administration, ne s'est pas fait attendre : en la transcrivant ici, nous exprimerons publiquement notre reconnaissance à ce haut fonctionnaire.

« ... La mise en consommation ne se composant pas exclusivement des marchandises arrivées, mais souvent aussi de celles qui, depuis un temps plus ou moins long, figurent en entrepôt, et, à ce titre, ont déjà été portées au commerce général, il suit de là, que le commerce spécial peut, parfois, comprendre de plus fortes quantités que le commerce général, dont il n'est cependant qu'une partie. A l'exportation, la même différence a une cause complexe. Elle tient d'abord à ce que les douanes de l'intérieur, celles, par exemple, de Paris et de Lyon, d'où partent une portion considérable des expéditions et qui perçoivent le droit de sortie au point même du départ, procèdent, au fur et à mesure des envois, à la formation des relevés du commerce spécial, tandis que, pour établir ceux du commerce général, elles doivent attendre que la sortie réelle leur ait été notifiée par les bureaux frontières, ce qui entraîne un délai généralement assez long et oblige de reporter les opérations du dernier, et même

et celui de 1836 ayant été de 637 millions au commerce général et de 457 au commerce spécial, il y a eu dans cet intervalle, pour le premier, un accroissement de 293 millions ou de 85 p. %, et pour le second un accroissement de 108 millions ou de 31 p. %. L'accroissement a particulièrement porté sur les dernières années.

« Pour les produits qui font l'objet de cette section d'exportation (dit-on dans le Résumé analytique du Tableau décennal, t. Ier, p. XXXVIII), les États-Unis ont étésansinterruption notre principal débouché. Nous leur en avons expédié, pendant la période décennale, pour 1,029 millions, et, dans cette valeur totale, les produits de l'industrie (soieries, etc.) sont compris pour plus de 800 millions, soit, en moyenne, 80 millions par an. En 1836, le chiffre de l'exportation de nos produits manufacturés à destination des États-Unis, s'est élevé à 136 millions; il n'avait été en 1827 que de 63 millions: l'accroissement est ainsi de près de 116 p. %. Au commerce général, cet accroissement a été plus considérable encore : il s'est élevé pendant la même période à 217 p. %.

des deux derniers mois de l'année sur les relevés de l'année suivante. Souvent, en outre, il arrive que ces marchandises prennent, à leur arrivée au port, une destination autre que celle qui a été déclarée à la douane de l'intérieur, ou encore que, malgré leur destination première pour l'étranger, elles demeurent, dans le cours du transport, à la consommation intérieure. De là, l'excédant possible, mais apparent au fond, des quantités du commerce spécial sur celles du commerce général. »

« Sous le rapport de l'importance relative, nos colonies, l'Angleterre et l'Espagne figurent, au commerce spécial, immédiatement après les États-Unis, et pour une valeur d'exportation à peu près égale : en moyenne, 33 millions par an. L'Allemagne vient ensuite, puis la Belgique, la Sardaigne et la Suisse. Pour chacune de ces trois dernières puissances, l'exportation des produits de l'industrie nationale n'a pas atteint annuellement, en moyenne, 25 millions.

« Au commerce général, l'Espagne et l'Angleterre occupent dans le tableau les deuxième et troisième rangs. La Suisse qui, en 1827, n'avait reçu de nous que pour 16 millions de valeurs, a vu, en 1836, le chiffre de nos envois s'élever à plus de 41 millions. Un accroissement sensible se fait aussi remarquer dans les exportations pour la Sardaigne, le Brésil et la Turquie. Celles pour les Deux-Siciles et pour Haïti ont au contraire fléchi. »

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général dans les trois périodes :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . .	444 millions.	373 millions.
— quinquennale.	555	416
Chiffre de 1840.	669	511

Les **TISSUS DE SOIE ET DE FLEURET** ont donné, aux trois périodes différentes, les chiffres suivants :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale . .	143 millions.	121 millions.
— quinquennale.	167	125
Chiffre de 1840.	193	142

De 1787 à 1789, la moyenne n'était encore que de 37 millions et demi; en 1829, elle s'était élevée à 111

millions, et, malgré la concurrence qui s'organise en tous pays, on voit qu'il y a eu encore depuis une augmentation de 82 millions.

Les années les plus faibles, depuis 1815, ont été 1826 et 1823, où l'exportation n'a pas atteint une valeur de 100 millions; l'année la plus forte, jusqu'en 1840, est 1836, où l'exportation est arrivée à 206 millions et demi, qui se décomposaient ainsi qu'il suit :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.
Étoffes pures unies	753,304	90,396,480
— — façonnées	204,762	26,619,060
— — brochées de soie	3,108	404,040
— — — d'or et d'argent fin	2,716	651,799
— — — — faux	1,000	180,000
Étoffes mêlées de fil ou d'autres matières	184,527	14,762,160
Tulle	8,168	653,440
Dentelles dites blondes	•	773,824
Gaze de soie pure	26,069	2,919,728
Crêpe	29,671	2,611,048
Bonneterie	34,149	3,414,900
Rubans, même de velours	472,140	56,656,800
Passementerie d'or ou d'argent fin	859,350	257,805
— — faux	727	21,810
— de soie pure	31,923	3,192,300
— mêlée d'or et d'argent fin	1,764	317,606
— — faux	7,151	858,120
— mêlée d'autres matières	6,142	429,940
Chapeaux de soie	88,248	882,480
Tissus de fleuret, étoffes, châles et mouchoirs façon cachemire	2,847	227,760
Autres	852	40,896
Couvertures	2,166	86,640
Passementerie et rubanerie	130	5,200
Totaux	2,720,914	206,363,836

Ce sont les États-Unis qui nous achètent la majeure partie de ces quantités, et l'importance de ce marché est toujours allée en croissant depuis 1827, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants qui se rapportent à des années antérieures à la perturbation commerciale arrivée dans ce pays (quantité de kilogr.).

	1827.	1833.	1836.
Étoffes pures unies. . .	134,963	298,689	446,994
— — façonnées.	67,763	67,243	119,692
Rubans.	98,209	164,201	286,127
	300,935	530,133	852,813

Après les États-Unis ce sont l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique et l'Espagne qui nous offrent le principal débouché pour cette marchandise, dont d'assez grandes quantités sont aussi exportées au Mexique, au Brésil et dans d'autres États de l'Amérique méridionale. La Suisse et la Russie méritent également d'être mentionnées, ainsi que nos colonies.

Les **TISSUS DE COTON** se rangent immédiatement après ceux de soie, et quoique bien inférieurs à ceux-ci pour l'importance, ils sont le second article de toute l'exportation. Nous y reviendrons dans le résumé, ainsi que sur les tissus de soie.

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale . . .	66 millions.	54 millions.
— quinquennale. .	94	65
Chiffre de 1840.	149	108[1]

(1) Au lieu de ces 108 millions, chiffre de 1840, le commerce spécial n'en exportait que pour 47 millions en 1829 : différence

De 1787 à 1789, tout se réduisait à un peu plus de 21 millions par an, représentant moins d'un million de kilogrammes; cette quantité n'était même, en 1818, que de 784,706 kilogr., valant 16,748,000 fr.; mais en 1836, elle était arrivée à 4,115,055 kilogr., répondant à une valeur de 105,753,743 fr.; et l'accroissement a été continuel jusqu'en 1840, où la quantité a été de plus de 5 millions de kilogr. Depuis 1816, les seules années 1817, 1818 et 1819 n'ont pas atteint à un million de kilogrammes.

Voici comment se décomposaient les chiffres de l'année 1836 :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.
Toiles, percales et calicots écrus et blancs.	314,145	4,712,175
— — — teints et impr.	2,356,821	61,277,346
Linge de table en pièces	1,660	29,880
Châles et mouchoirs	343,056	8,919,456
Mousseline.	344,079	10,322,370
Draps et velours.	60,902	1,096,236
Étoffes croisées, basins, piqués et autres.	125,917	2,266,506
Nankin des Indes	8,150	81,500
Étoffes dites printanières	68,412	957,768
Couvertures	79,243	633,944
Tulle et gaze	45,433	9,086,600
Bonneterie	90,676	1,088,112
Passementerie et rubanerie.	43,234	345,872
Étoffes mélangées.	98,608	1,972,160
Guinées et autres toiles à carreaux des Indes.	134,719	2,963,818
	4,115,055	105,753,743

en douze ans, 61 millions. — L'exportation annuelle de l'Angleterre, pour ce même article, est de 450 millions.

Sur cette valeur générale, 65,677,157 fr. seulement se rapportent au commerce spécial.

Autrefois, les plus fortes quantités se plaçaient en Europe : aujourd'hui, c'est aux États-Unis, et l'Espagne vient après; mais il ne faut pas oublier que le commerce étranger est associé par le transit à ce placement, surtout quant aux États-Unis. On place aussi des quantités très considérables aux colonies françaises, dans les États Sardes, en Suisse, en Belgique, en Allemagne, au Brésil, au Mexique, etc. Depuis 1833, l'exportation générale pour l'Espagne a toujours été, comme en 1825, au-dessus de 600,000 kilogr.; jusqu'en 1835, celle pour les États-Unis restait fort au-dessous de ce chiffre; mais dans cette année, elle est montée à 878,781 kilogr. et en 1836, à 928,394. Au commerce spécial, les quantités placées aux États-Unis se réduisaient, dans la première année, à 527,856 kilogr., et à 571,010 dans la seconde.

Le troisième article de cette section de l'exportation, et le quatrième en général, sont les **TISSUS DE LIN ET DE CHANVRE** qui présentent les chiffres suivants :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale. . . .	43 millions.	33 millions.
— quinquennale . .	44	28
Chiffre de 1840.	46	29

Cette exportation est plus faible aujourd'hui qu'il y a vingt ans; le maximum du commerce général, pour la quantité (3,407,709 kilogr.), appartient à l'année 1816, et, pour la valeur (71,590,573 fr.), à l'année 1820; le maximum relatif au commerce spécial, pour la quantité (1,426,575 kilogr.), appartient à l'année 1834, et pour

la valeur (33,977,982 fr.) à l'année 1830. Le chiffre de l'année 1836, plus fort que celui des trois années précédentes et des trois années suivantes, se décompose de la manière suivante :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.
Toile unie écrue, avec ou sans apprêt.	560,168	7,842,352
— blanche ou mi-blanche. . .	808,882	16,177,640
— teinte.	202,682	1,216,092
— imprimée.	3,373	37,103
— à matelas.	26,166	78,498
— cirée.	15,092	77,724
— peinte sur enduit pour tapisserie.	2,201	8,804
— croisée, coutil et autres.	184,325	1,658,925
Linge de table en pièces, ouvragé. . . .	13,424	240,240
— — damassé. . . .	2,659	146,245
Batiste et linon	118,018	18,882,880
Dentelles.	•	405,268
Tulle.	126,000	551,628
Passementerie et rubanerie de fil. . . .	23,537	164,759
Bonneterie.	2,936	22,020
Étoffes mélangées.	21,985	439,700
Totaux.	2,111,448	47,949,878

L'Espagne reçoit la plus grande partie de cette exportation; après elle, ce sont les États-Unis, puis les colonies françaises, la Grande-Bretagne, les Antilles étrangères, la Belgique, etc.

Pendant la période décennale, les **TISSUS DE LAINE** occupaient le cinquième rang seulement dans l'exportation totale et le quatrième dans celle des objets manufacturés; cependant, dans le commerce spécial, ils avaient

déjà une plus grande importance que les tissus de lin et de chanvre; mais, dans le commerce général, ils venaient après ces derniers. Ceci est maintenant changé, ainsi qu'on le verra par le tableau suivant :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale	41 millions.	34 millions.
— quinquennale . .	62	47
Chiffre de 1840.	73	61

Aujourd'hui, les tissus de laine sont placés au troisième rang. Cette exportation a presque atteint le chiffre de 80 millions en 1838, et a dépassé, en 1839, 77 millions. Dans le commerce spécial, le chiffre de 1829, 30,400,000 fr., s'est élevé, en 1839, à 60,600,000 fr. : différence en dix ans d'environ le double. L'année 1836 n'est guère restée au-dessous : elle est même au-dessus pour la quantité, car elle offre 2,578,487 kilogr. Le minimum de la quantité (921,850 kilogr.) appartient à l'année 1828 : outre cette année, il n'y a que 1827 et 1830 qui soient restées au-dessous de 1 million de kilogr., valant à peu près 30 millions de fr. Voici comment le chiffre de 1836 se décompose :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.
Couvertures	380,479	2,663,353
Tapis.	26,772	669,300
Draps.	1,131,029	30,537,783
Casimirs et mérinos	175,609	8,253,623
Étoffes diverses.	378,813	9,849,138
Châles brochés et façonnés	52,915	7,566,845
A reporter. . . .	2,145,617	59,540,042

Report. . .	2,145,617	59,540,042
Bonneterie	77,776	2,022,176
Passementerie et rubanerie de pure laine.	13,500	162,000
Étoffes mélangées	341,594	4,099,128
Totaux.	2,578,487	65,823,346

C'est encore aux États-Unis que va la majeure partie de cette exportation; puis en Suisse, dans les États Sardes, en Espagne, en Turquie, dans la Grande-Bretagne, en Belgique, dans le royaume de Naples et Sicile, aux colonies françaises, etc. Sur les deux millions et demi de kilogr. exportés, comme on vient de le voir, en 1836, les États-Unis ont reçu 714,166 kilogr., valant 13,431,000 fr. L'importance de ce débouché s'est accrue presque constamment depuis 1825, année où le chiffre n'était encore que de 82,623 kilogr. En 1832, il était de 232,025; en 1833, de 438,201; en 1834, de 493,367; en 1835, de 637,557; et en 1836, de 714,166. Dans cette même année, l'Espagne a reçu 303,229 kilogr.; la Suisse, 298,051; les États Sardes, 294,783; la Turquie et la Grèce, 220,330 : aucun autre pays n'a atteint le chiffre 100,000.

Les **PEAUX OUVRÉES** figuraient pour 15 millions de fr., et figurent maintenant pour 18 millions, dans les deux rubriques du commerce. Cet article est en progrès : avant 1818, il n'arrivait pas à 8 millions, ni à 12 avant 1824; il n'était que de 7,730,240 fr. en 1822, et s'est élevé, avec de légères fluctuations, jusqu'à 21,034,407 fr., chiffre de 1836, qui est le maximum; sur ce chiffre, 20,881,335 fr. se rapportaient au commerce spécial,

Les États Unis recevaient plus du quart du total (pour 5,942,040 fr.); après eux venaient nos colonies, la Grande-Bretagne, le Brésil, l'Espagne, la Turquie avec l'Égypte, etc.

La **TABLETTERIE, LA MERCERIE, LES OUVRAGES EN BOIS ET LES MEUBLES** représentent ensemble une somme de 14 millions dans le commerce général, et de 15 millions dans le commerce spécial. La mercerie commune, la mercerie fine et la tabletterie sont les articles les plus importants de ce groupe, et ce sont toujours les États-Unis qui en reçoivent les plus grandes quantités.

La **POTERIE, LES VERRES ET CRISTAUX** sont aussi favorisés d'un grand progrès quant à l'exportation, et surtout la porcelaine, les glaces, les bouteilles et les cristaux. Voici les chiffres des trois périodes :

	Commerce général.	Commerce spécial.
Moyenne décennale	13 millions.	13 millions.
— quinquennale. . .	18	17
Chiffre de 1840.	17	16

Le chiffre total de l'année 1836 a été, en ce qui concerne la valeur, de 22,558,405 fr. Voici de quelle manière ce chiffre se décompose :

Poterie de terre, grossière.	396,816
— faïence.	263,773
Poterie de grès commun.	51,403
— fin.	19,095
Porcelaine.	9,970,883
Verres à lunettes ou à cadran, taillés ou polis. . .	75,321
A reporter. . . .	10 777,291

Report.	10,777,291
Miroirs, grands.	1,361,150
— petits.	356,732
Bouteilles pleines.	4,057,286
— vides.	751,561
Verrerie, cristaux.	1,472,546
Verrerie autre que cristaux.	2,805,167
Vitrifications, taillées en pierres à bijoux.	74,472
— en grains percés, pour chapelets ou colliers	619,992
— — pour broderies ou tricots.	82,208
Total.	22,358,405

Les principaux marchés pour les poteries sont nos colonies, Alger, les États Sardes, la Suisse, l'Allemagne, etc.; pour la porcelaine, les États-Unis, les villes Anséatiques, la Belgique, la Hollande, l'Angleterre, l'Italie, la Suisse, le Brésil; pour les glaces, les États-Unis, la Belgique, la Sardaigne, l'Espagne, la Suisse, l'Allemagne; pour les bouteilles, encore les États-Unis, l'Angleterre et les Indes anglaises, la Russie, mais par occasion seulement, non pour elles-mêmes, mais pour le vin qu'elles renferment; les bouteilles vides, toutefois, se placent aussi aux États-Unis, mais en plus grande quantité dans les États Sardes, en Suisse et en Italie. Pour les cristaux, les principaux marchés sont les États-Unis, le Brésil, l'Espagne, la Suisse, etc.

Vient ensuite le **PAPIER AVEC SES APPLICATIONS**. Ensemble, ils figuraient, pendant la période décennale, pour une moyenne de 11 millions, dans les deux rubriques, et dans la période quinquennale pour 13 millions. En 1840, ce chiffre s'est élevé jusqu'à 20

millions et demi. La librairie, le commerce des cartes géographiques et des estampes sont compris dans ce chiffre, où le papier ordinaire ne compte que pour environ 3 millions; nous les considérerons à part un peu plus loin (p. 158).

Le **SUCRE RAFFINÉ** entre pour environ 10 millions dans le commerce général, et pour 8 millions dans le commerce spécial. C'est en grande partie une réexportation du sucre brut envoyé de nos colonies, dont le rendement en sucre raffiné est de 70 kilogr. par 100 kilogr. de sucre brut. Cette exportation qui, avant 1821, n'atteignait pas 370,000 kilogr., a ensuite beaucoup augmenté, et s'est élevée, en 1832, au maximum de 16,868,517 kilogr., valant 20,242,220 fr.; en 1834, elle a baissé jusqu'à 4,817,104 kilogr., valant 5,780,525 fr.; en 1836, elle avait de nouveau atteint 9,327,762 kilogr., valant 11,193,314 fr., et en 1840, elle était de 8,854,182 kil., valant 10,624,922 fr. Le sucre raffiné s'exportait surtout en Suisse, en Autriche, dans la Turquie et la Grèce.

Les **ARTICLES DIVERS DE L'INDUSTRIE PARISIENNE** comptent pour 7 millions, à 7 millions et demi, dans les deux rubriques. Cette moyenne a été généralement dépassée depuis 1832, et le chiffre de 1836 est 10,823,050 fr.; en 1833 et en 1835, il était de 8 millions et demi. Cependant, de 1836 à 1840, il y a eu une forte diminution, et, dans cette dernière année, le chiffre ne dépasse guère 4 millions. Ce sont toujours les États-Unis qui en reçoivent la plus grande quantité; puis

l'Allemagne, la Belgique, la Hollande, la Suisse, le Brésil, les colonies espagnoles, etc.

L'**HORLOGERIE** s'est élevée d'une moyenne de 6 à une moyenne de 10 millions pour le commerce général, et de 6 à 7 millions pour le commerce spécial ; 1833, 1834, 1835 ont dépassé le chiffre de 7 millions, et 1836 a atteint celui de 11,197,950 fr., sans compter les horloges en bois et diverses fournitures ; mais l'année 1840 est retombée à 5 millions et demi. Les principaux débouchés sont les États-Unis, la Belgique, l'Angleterre, la Suisse, la Sardaigne, la Hollande et l'Allemagne.

La **PARFUMERIE**, de 6 à 7 millions, appartient de même au commerce spécial. Son progrès est lent et variable. Le minimum (4,357,772 fr.) appartient à l'année 1831, et le maximum (8,052,586 fr.) à 1834. Les États-Unis, les colonies espagnoles, le Brésil et d'autres contrées américaines sont les principaux débouchés.

Les **OUVRAGES EN MÉTAUX** entrent pour 4 millions, moyenne décennale, dans le commerce général, et pour 3 millions dans le commerce spécial. Cet article comprend l'orfévrerie, l'or battu en feuilles, tiré ou laminé et filé sur soie, les ouvrages en fer, fonte, tôle et fer-blanc, et les ouvrages en cuivre, laiton et bronze, dorés, argentés et autres. Les colonies françaises et la Suisse sont les principaux débouchés, puis viennent les États-Unis, les États Barbaresques et l'Espagne.

Les **MODES**, dont la moyenne de 3 millions se rapporte toute au commercespécial, sont en grand progrès

depuis 1832. Aussi la moyenne quinquennale de 1834 à 1838 est-elle déjà de plus de 5 millions, et 1839 a dépassé 6 millions; 1840 est resté au-dessous de 1839 de plus d'un million. Le chiffre de 1817 (6,495,246 fr.) est le plus élevé de tous; en 1831, il est tombé jusqu'à 1,655,969 fr. Celui de 1836 est de 5,993,521 fr. Sur ce chiffre, 2,125,407 fr. nous ont été payés par les États-Unis, 604,899 par la Grande-Bretagne, 452,849 par le Brésil, 425,678 par les Antilles étrangères, 382,603 par l'Allemagne, et 152,853 par les colonies françaises.

Les **PLAQUÉS** figurent maintenant pour un peu plus de 4 millions dans l'une et l'autre rubrique. Ce commerce offre de grandes variations : il a flotté, depuis 1816 entre 2 et 5 millions. Le maximum appartient à l'année 1818 : il est de 4,906,530 fr.; les États-Unis et la Belgique reçoivent les plus grandes quantités; puis viennent les États Sardes, l'Allemagne et la Suisse.

Le **SEL** entre pour 3 millions dans le commerce général et pour 2 millions dans le commerce spécial. En 1815, le chiffre s'est élevé jusqu'à 6,126,475 fr.; en 1830, il n'a été que de 1,059,522 fr., somme représentant 35,317,412 kilogr. Sa principale destination sont les pêcheries françaises (Saint-Pierre, Miquelon, etc.); mais on en exporte aussi beaucoup pour la Hollande, le Danemark, la Suède et la Norvège, la Suisse et les États Sardes.

Les **SAVONS** figurent pour moins de 2 millions au commerce général et au commerce spécial; le maximum, appartenant à 1828, n'a été que de 2,896,766 fr.;

depuis cette époque jusqu'en 1838, le chiffre n'a plus atteint 2 millions; mais cette année et les deux suivantes ont dépassé ce chiffre; celui de 1836 était de 1,764,979 fr., somme qui représentait une quantité de 2,941,631 kilogr. La Suisse, les colonies françaises, la Belgique, les États-Unis et la Sardaigne sont les principaux débouchés.

∴

Les marchandises nominalement indiquées comptaient pour 391 millions au commerce général, et pour 334 millions au commerce spécial, en sorte qu'il reste dans le premier 53 et dans le second 39 millions pour les petits articles dans le détail desquels nous ne pouvons entrer, mais qui complètent les 444 millions du commerce général et les 373 millions du commerce spécial. Les moyennes de la période quinquennale plus récente sont de 535 et de 416 millions.

S'il s'agit maintenant de récapituler le mouvement commercial de la France et de comparer entre elles, par rapport à leur valeur, les marchandises importées et exportées, soit au commerce général, soit au commerce spécial, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire les états suivants extraits du *Tableau du commerce de la France en* 1839 et comparés avec ceux du *Tableau décennal*.

1° IMPORTATIONS (valeurs exprimées en millions).

Rang d'import. du comm. gén. d'après la moy. quinquennale.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	Moyenne des 5 années de 1834 à 1838.		Moyenne décennale des années 1827 à 1836.	
		Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.
1	Coton.	94.5	75.0	71.1	58.9
2	Soies.	86.0	51.3	73.4	40.0
3	Sucres des colonies françaises.	50.1	43.1	49.1	44.7
4	Tissus de soie.	39.3	4.0	23.2	2.8
5	Tissus de coton.	36.5	—	16.3	—
6	Laines en masse.	34.7	27.4	20.0	16.2
7	Bois communs (non réun. av. n° 29).	33.2	30.7	25.5	23.2
8	Huile d'olive.	29.6	28.1	32.5	29.6
9	Indigo.	26.4	18.6	25.1	18.0
10	Tissus de lin ou de chanvre.	25.9	19.8	22.6	16.1
11	Peaux brutes.	20.6	17.1	16.2	14.0
12	Café.	18.7	11.0	17.1	10.1
13	Fruits oléagineux (voir n° 27).	15.5	15.1	10.4	10.0
14	Cuivre.	15.0	14.3	11.6	11.4
15	Houille.	14.8	14.2	9.9	9.8
16	Céréales.	14.2	2.8	29.6	23.0
17	Fils de chanvre ou de lin.	13.3	13,1	8.1	8.9
18	Tabac en feuilles.	13.2	9.6	10.1	5.9
19	Tissus de laine.	13.2	—	7.4	—
20	Poils propres à la chapellerie ou à la filature.	11.1	5.9	8.8	6.3
21	Cendres et regrets d'orfèvre.	9.1	9.3	4.8	4.8
22	Fer et fonte.	9.0	5.9	6.7	4.7
23	Plomb.	8.6	7.4	8.2	6.8
24	Bestiaux.	7.7	7.6	9.5	9.4
25	Sucres étrangers (voir n° 3.).	6.5	1.4	5.5	0.7
26	Cochenille.	6.1	1.7	4.7	1.0
27	Fruits de table.	5.6	5.4	5.0	4.7
28	Poissons de mer.	5.4	5.2	4.6	3.0
29	Bois de teinture et d'ébénisterie.	5.4	4.2	4.5	3.4
30	Chevaux.	5.2	5.0	4.6	4.2
31	Chanvre.	5.1	5.0	3.8	3.6
32	Chapeaux de paille.	5.1	4.5	4.7	3.2
33	Riz.	4.7	4.2	4.4	4.0
34	Bimbeloterie et mercerie.	4.0	2.8	3.4	2.5
35	Graisses de poisson.	3.8	3.7	2.6	2.5
36	Fromages.	3.8	3.3	3.3	2.9
37	Poivre et piment.	3.8	2.9	3.9	2.6
38	Zinc.	3.4	3.4	1.8	1.6
39	Nattes ou tresses de paille.	3.3	2.5	2.0	1.9
40	Etain brut.	3.2	3.1	2.4	2.5
41	Gommes exotiques.	3.1	1.8	2.2	1.2
42	Instruments aratoires, limes, râpes, scies et outils.	3.0	2.5	2.6	2.2
	A reporter.	720.7	493.9	583.2	422.3

	Report d'autre part.	720.7	493.9	583.2	422.3
43	Machines et mécaniques.	2.8	2.1	1.4	1.2
44	Potasse.	2.7	2.5	3.2	2.9
45	Soufre.	2.7	1.9	1.6	1.4
46	Suif brut.	2.6	2.4	1.8	1.6
47	Armes.	2.6	—	2.3	—
48	Écorces de quinquina.	2.4	1.2	2.5	1.2
49	Rogues de morue et de maquereau.	2.1	2.0	1.9	1.8
50	Cacao.	2.0	1.0	1.8	0.7
51	Pelleteries.	1.8	1.4	2.5	2.3
52	Beurre.	1.7	1.7	1.5	1.5
53	Thé.	1.7	0.8	2.1	0.7
54	Girofle.	1.2	0.4	1.8	0.2
	Autres articles.	79.3	51.4	60.4	42.3
	Totaux.	826.3	562.7	667.9	480.0

2o EXPORTATIONS (valeurs exprimées en millions).

Rang d'import du comm. gén., d'après la moy. quinquennale.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	Moyenne des 5 années de 1834 à 1838.		Moyenne decennale des années 1827 à 1836.	
		Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.
1	Tissus de soie et de fleuret. . . .	166.9	125.2	143.4	121.4
2	Tissus de coton.	94.0	65.2	66.4	54.3
3	Tissus de laine.	62.1	46.9	40.8	33.9
4	Vins.	50.6	50.2	47.3	46.8
5	Tissus de lin ou de chanvre. . .	43.6	27.6	42.9	32.7
6	Soies.	38.9	2.7	38.0	—
7	Céréales.	19.7	7.2	11.2	5.4
8	Tabletterie, bimbelot., mercerie, parapl., meubles, ouvr. en bois.	19.3	17.0	14.1	13.0
9	Peaux ouvrées.	18.0	17.7	15.2	15.4
10	Poterie, verres et cristaux. . . .	17.8	16.5	13.1	12.7
11	Eau-de-vie de vin.	16.6	15.3	19.9	19.3
12	Coton.	16.0	—	10.2	—
13	Papier et ses applications. . . .	13.3	13.0	10.6	10.8
14	Garance.	12.3	12.2	8.6	8.6
15	Sucre brut et terré.	10.4	—	8.2	—
16	Café.	10.2	—	8.6	—
17	Horlogerie.	10.0	7.5	6.8	5.8
18	Chevaux, mules, mulets, bestiaux.	9.5	9.5	8.4	8.1
19	Sucre raffiné.	8.7	5.7	10.2	8.1
20	Linge et babillements.	8.4	7.4	7.6	7.5
21	Articles divers de l'industrie paris.	7.4	7.4	6.6	6.7
22	Peaux tannées, corroyées, etc. . .	7.1	7.0	5.5	5.5
23	Parfumerie.	6.8	6.8	5.9	6.0
24	Bois communs.	5.9	3.5	5.6	3.1
25	Huiles volatiles.	5.4	4.3	5.3	4.7
	A reporter	678.9	475.8	560.4	429.8

	Report d'autre part. . . .	678.9	475.8	560.4	429.8
26	Huile d'olive.	5.4	1.9	5.2	2.2
27	Modes.	5.2	5.4	2.9	3.1
28	Indigo.	5.0	—	4.2	—
29	Ouvrages en métaux.	4.9	4.2	3.9	3.4
30	Orfèvrerie et bijouterie. . . .	4.7	3.3	3.5	2.7
31	Cochenille.	4.7	—	4.1	—
32	Œufs.	4.3	4.3	3.6	3.6
33	Plaqués.	4.2	4.1	3.0	3.2
34	Fruits de table.	4.2	3.9	3.7	3.4
35	Peaux brutes et pelleteries. . . .	4.2	—	3.1	—
36	Fer.	3.8	—	2.8	—
37	Laines en masse et peignées. . .	3.5	—	3.5	—
38	Or battu, tiré, laminé et filé. . .	3.2	3.2	2.2	2.3
39	Sel de marais ou de saline. . . .	3.2	3.1	2.5	2.4
40	Machines et mécaniques.	3.0	2.7	1.6	1.5
41	Poils prop. à la filat. et à la chapell.	2.9	—	1.5	—
42	Lin.	2.6	1.2	2.1	1.5
43	Viandes salées.	2.5	1.8	2.0	1.4
44	Armes.	2.4	—	2.4	—
45	Médicaments composés.	2.2	2.2	1.8	1.8
46	Fruits à ensemencer.	2.0	1.9	2.8	2.7
47	Couleurs.	2.0	1.9	1.4	1.3
48	Fruits oléagineux.	1.8	1.4	2.4	1.8
49	Coutellerie.	1.8	1.2	1.5	1.2
50	Savons.	1.7	1.7	1.8	1.6
51	Fils de chanvre ou de lin. . . .	1.7	1.4	1.4	1.4
52	Cacao.	1.6	—	1.6	—
53	Beurre.	1.4	1.4	1.6	1.6
54	Girofle.	1.0	—	1.6	—
55	Mélasse.	0.9	0.9	1.4	1.3
	Autres articles.	74.0	49.0	61.4	46.3
	Totaux. . . .	844.9	577.9	698.9	521.5

A cette récapitulation des principaux objets d'importation et d'exportation, nous ajouterons encore quelques aperçus, à l'effet de faire ressortir l'immense importance commerciale de certaines marchandises, et pour envisager ensuite un article, moins considérable comme source de richesses, mais dont la connaissance importe à l'appréciation de l'état des lumières.

De tous les articles du commerce français, le plus important est sans contredit la **soie** (voir p. 92 et 151,

117 et 140), avec les produits qu'elle sert à fabriquer. On en jugera par les chiffres suivants qui appartiennent aux années 1836 et 1840 (valeur en fr.).

IMPORTATIONS.

	1836.	1840.
Soies en laine à consommer dans le pays	41,316,598	53,731,536
Soies en laine à transiter	39,057,594	40,134,301
Tissus de soie et de fleuret à consommer dans le pays	3,702,469	5,299,490
Tissus de soie et de fleuret à transiter.	51,474,906	37,204,483
Totaux. . .	135,551,567	136,369,810

EXPORTATIONS.

	1836.	1840.
Soies en laine de production française.	2,229,827	3,738,103
Soies en laine de production étrangère.	44,504,357	47,491,154
Tissus de soie et de fleuret faits en France	140,107,352	141,924,906
Tissus de soie et de fleuret faits en pays étrangers	66,346,844	50,732,723
Totaux. . . .	253,098,380	243,886,886
Report de ci-dessus. . .	135,551,567	136,369,810
Valeur tot. de l'import. et de l'export.	388,649,947	380,256,696

Le mouvement total du commerce général dans l'année 1836 a été de 1,866,860,115 fr. : il résulte de la comparaison de ce chiffre avec celui qui concerne spécialement la soie, que cette dernière y est entrée pour plus de $\frac{1}{5}$. Et le mouvement total du commerce de 1840 ayant été de 2,063,208,552, les articles de soie y sont donc entrés pour la même poportion à peu près.

Immédiatement après la soie vient le **COTON** avec

tous les articles qu'il sert à fabriquer (voir p. 90 et 131, 119 et 142). Voici encore les chiffres de 1836 et de 1840 (valeur en fr.) :

IMPORTATIONS.

	1836.	1840.
Coton en laine à consommer dans le pays.	76,812,763	94,005,975
Coton en laine à transiter.	26,391,969	57,191,970
Coton en fil à consommer dans le pays.	2,485,100	1,218,034
Coton en fil à transiter.	387,615	383,356
Tissus de coton à consommer dans le pays.	13,887	305,256
Tissus de coton à transiter.	52,043,458	34,413,978
	158,134,792	187,518,569

EXPORTATIONS.

	1836.	1840.
Coton en laine du commerce spécial.	74,906	259,340
Coton en laine à transiter.	20,017,658	35,737,254
Coton en feuilles cardées et gommées (ouate) du commerce spécial.	10,322	51,340
Coton en feuilles à transiter.	10	28
Coton en fil de production française.	321,063	593,192
Coton en fil de production étrangère.	295,311	900,524
Tissus de coton fabriqués en France.	65,677,157	108,497,622
Tissus de coton fabriqués en pays étrangers.	40,076,586	40,663,039
Totaux.	126,473,013	186,702,339
Report d'autre part.	158,134,792	187,518,169
Valeur tot. de l'import. et de l'export.	284,607,805	374,220,908

Somme qui approche de $\frac{1}{6}$ du mouvement général du commerce[1].

(1) On a évalué à 784 millions de fr. la valeur totale de la ma-

Voici dans quelle proportion la **LIBRAIRIE** avec ses analogues, gravures, lithographies, cartes géographiques (voir p. 149), figure dans le commerce général [1]. Nous donnons les chiffres de trois années différentes :

IMPORTATIONS.

	1832.	1836.	1840.
Livres en langues mortes ou étrangères.	698,320	900,046	1,010,186
Livres en langue française publiés à l'étranger, mémoires scientifiques.	7,940	2,935	9,100
— Autres.	56,965	84,340	116,110
Livres imprimés en France. . . .	85,480	99,285	[2]75,640
Cartes géographiques.	5,805	7,305	10,785
Gravures, lithographies et musique.	38,825	219,456	[3]362,996
Totaux. . . .	893,325	1,313,367	1,593,827
Moyenne. .	1,266,839 fr.		

nufacture de coton dans la Grande-Bretagne, pour l'année 1833 (voy. Porter, *Progrès de la Grande-Bretagne*, etc., p. 249), et depuis, cette valeur paraît même s'être élevée jusqu'à 850 millions (34 millions sterl.). En 1839, cette puissance a exporté au dehors pour 447 millions de fr. d'étoffes de coton (voir p. 143, la note), et du coton filé pour 173 millions. Total : 620 millions.

(1) Nous ne pouvons ici la considérer qu'en bloc ; c'est dans la partie où nous traitons de la culture intellectuelle ou des intérêts moraux qu'il nous est permis d'entrer dans des détails sans doute plus intéressants que l'énumération de ces quantités en bloc.

(2) Le *Tableau du commerce de* 1840 ajoute la somme de 167,695 fr. pour contrefaçons importées ; et dans le chiffre des livres autres que scientifiques, publiés à l'étranger et importés, est déjà comprise la somme de 6,685 fr. pour l'importation de livres en langue française réimprimés sur éditions françaises.

(3) Sur ce dernier chiffre, 15,096 fr. représentaient l'importation de la musique gravée.

EXPORTATIONS.

	1832.	1836.	1840.
Livres en langue française . . .	2,625,585	3,906,980	4,502,075[1]
Livres en langues mortes ou étrangères.	412,846	528,241	725,928
Cartes géographiques.	55,755	68,940	101,310
Musique gravée.	163,404	223,656	212,160
Gravures et lithographies	1,725,745	3,033,415	3.432,520
	4,983,335	7,761,232	8,973,993

Moyenne.	7,236,186
Moyenne de ci-dessus.	1,266,839
Total du mouvement de la librairie en moyenne.	8,503,025 fr.

L'exportation de 1832 est restée au-dessous de celle de 1828 de plus d'un demi-million, ce qui tenait sans doute à la productivité moins grande des bons auteurs dans la première de ces années. En général, il y a progrès; mais néanmoins l'exportation est encore bien peu considérable, et c'est la plaie de la contrefaçon belge qui en est cause.

Tous les livres qui s'importent en France ne restent pas dans le pays, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants, qui ne se rapportent toutefois qu'aux livres en langues mortes ou étrangères, en excluant les mémoires scientifiques et autres rangés, dans les registres, sous une rubrique à part.

	1827.	1836.	1840.
Valeurs (en fr.) importées.	737,170	900,046	1,019,186
— mises en consommation.	453,495	733,474	785,449

(1) Sans compter 118,515 fr., valeur des contrefaçons exportées.

L'équivalent de ces chiffres en kilogrammes, au commerce spécial, est 64,785 pour 1827 ; pour 1836, 104,782 ; et pour 1840, 112,207. En 1839, c'étaient 115,955 kilogr. Or, voici la proportion dans laquelle les principaux pays ont pris part à cette importation (nous voulons dire seulement à celle qui est pour la consommation intérieure) :

			1827.		1836.		1839.
Grande-Bretagne			16,161		27,508		19,679
États-Unis			1,168		1,035		1,598
Allemagne.	Prusse	1,091	24,347	1,767	44,447	58	47,040
	Villes Anséatiques	1,286		345		673	
	Autriche (Lombardie comprise.)	269		244		1,653	
	Reste de l'Allem.	21,701		42,091		44,656	
Suisse (allemande)			3,988		4,824		6,146
Italie (moins la Lombardie).	Sardaigne	4,924	8,825	3,270	10,560	1,970	22,447
	Toscane	3,043		6,638		17,864	
	Deux-Siciles	858		652		1,332	
	États-Romains					1,281	
Belgique et Hollande (la dernière presque nulle)			4,088		5,694		5,715

Ce tableau, confirmé par la moyenne de la période décennale dont ici nous avons pris les deux extrêmes, donne pour résultat que c'est aujourd'hui l'Allemagne, et de beaucoup, qui importe le plus de livres en France ; résultat qui n'étonnera personne quand on songe que plus d'un million d'habitants du royaume sont Allemands d'origine. Mais nonobstant ce fait, il n'en a pas toujours été ainsi. De 1827 à 1830, l'Angleterre avait encore le dessus sur l'Allemagne ; depuis, celle-ci a pris une éclatante revanche, et son importation a augmenté tous les ans, au lieu que celle de l'Angleterre a fléchi. Une plus forte diminution s'est fait remarquer dans l'importation italienne, dont le maximum, 25,000 kilogr., appartient à 1828, et n'a plus été atteint depuis. Le chiffre de la Suisse doit être

compté aux livres allemands, puisqu'il ne s'agit pas, dans ce tableau, de ceux qui sont écrits en langue française, mais seulement de ceux qui le sont en langues étrangères ou mortes.

Quant à l'exportation, il n'y est rien ou presque rien ajouté par le transit. En voici les chiffres aux mêmes époques, relatifs seulement au commerce spécial.

	1827.		1836.		1839.	
	Quantité de kil.	Valeur en fr.	Quantité de kil.	Valeur en fr.	Quantité de kil.	Valeur en fr.
Livr. en lang. franç.	627,363	3,136,815	767,753	3,838,765	788,312	3,941,560
— — mortes. ou étrang. . . .	55,264	386,848	59,846	418,922	74,730	523,110
	682,627	3,523,663	827,599	4,257,687	863,042	4,464,670

Les pays dans lesquels s'exportent le plus de livres français sont les suivants, dans l'ordre de leur importance respective pendant les mêmes années (les quantités sont exprimées en kilogrammes); seulement il faut observer que cette exportation se fait souvent avec destination ultérieure : ainsi beaucoup de livres exportés pour l'Allemagne peuvent, au fond, être destinés à la Russie, la Pologne, la Turquie, etc.

	1827.	1836.	1839.
Belgique et Hollande (la dernière entre pour une très faible somme) . .	116,660	119,539	142,069
Allemagne[1].	82,256	85,161	100,125
Grande-Bretagne.	81,680	85,003	89,889
Suisse	51,817	62,745	70,539
Sardaigne.	46,081	61,433	69,300

(1) Allemagne				
	Prusse.	5,671	10,430	9,368
	Villes Anséatiques. . . .	3,347	6,183	9,621
	Autriche (av. Lombard).	16,256	7.860	12,418
	Reste de l'Allemagne. . .	56,982	60 686	68,718

	1827.	1836.	1839.
Russie	52,425	56,372	55,717
États-Unis	32,814	60,652	53,097
Colonies françaises[1]	21,007	29,728	24,445
Mexique	22,465	21,198	12,436
Toscane	18,783	22,104	17,077
Brésil	17,398	24,704	22,808
Portugal	13,379	23,131	12,420
Espagne	5,534	15,029	16,757
Deux-Siciles	7,939	5,041	11,413
Turquie et Grèce (cette dernière a la plus faible part)	2,724	11,211	9,797
Haïti	4,074	6,964	1,850
Ile Maurice	4,150	5,295	9,046
Chili	4,593	11,835	8,910
Rio de la Plata	10,771	4,622	1,980
Cuba et Portorico	8,205	6,622	8,373
Alger	•	5,656	11,415

Il résulte de ce tableau qu'après la Belgique, le principal marché pour la librairie française, à l'étranger, c'est l'Allemagne. Cette terre classique des esprits studieux et de la science cosmopolite, qui aurait elle-même tant de bons livres à nous envoyer, nous en achète pourtant beaucoup plus qu'elle ne nous en envoie. Et malgré l'infériorité actuelle de la littérature française, malgré l'industrie frauduleuse des contrefacteurs belges,

(1) Colonies françaises	Martinique	10,646	9,978	8,328
	Guadeloupe	4,712	8,708	5,628
	Bourbon	4,409	9,016	8,301
	Sénégal	770	1,214	321
	Cayenne	461	822	1,867

dont les éditions, moins chères, se répandent beaucoup plus que les éditions originales, l'Allemagne nous achète tous les ans un plus grand nombre de livres. La monarchie autrichienne, il est vrai, est comprise dans le chiffre avec toutes ses provinces autres qu'allemandes; mais ces dernières ne comptent pas pour beaucoup proportionnellement, et toute la monarchie autrichienne n'entre que pour $\frac{1}{7}$ ou pour $\frac{1}{8}$ dans le chiffre total de l'Allemagne. Après celle-ci vient la Grande-Bretagne, après laquelle se rangent, presque sur la même ligne, la Suisse et le royaume de Sardaigne, pays qui renferment une nombreuse population française. La Russie dont on ne connaît pas complétement le chiffre, par la raison indiquée plus haut, ne reste guère au-dessous d'eux, et les États-Unis s'en rapprochent sensiblement depuis quelques années, mais sans offrir encore un chiffre qui paraisse proportionné à leur population et à ses lumières. En Italie, la Toscane, où le gouvernement est le moins ennemi de la presse, devance tous les autres États. Le Brésil et le Mexique l'emportent de beaucoup sur l'Espagne et le Portugal, et nous envoyons au moins autant de livres à la Turquie qu'aux Deux-Siciles. Dans les colonies françaises, le marché n'a pas beaucoup gagné depuis douze ans; mais il prend de l'importance à Alger, la plus récente de nos acquisitions.

III. De la comparaison entre l'importation et l'exportation résulte la *balance du commerce*, qui est la différence entre l'une et l'autre. Elle ne penche pas toujours en faveur de la France, ainsi qu'on peut le voir par les

chiffres des quatre périodes suivantes, appartenant au commerce spécial; mais cela ne tire point à conséquence.

	1830.	1836.	1840.
Importations.	489,242,685	564,391,553	747,446,953
Exportations.	452,901,341	628,957,480	694,985,452

Autrefois chaque puissance attachait infiniment d'intérêt à faire pencher cette balance de son côté, à exporter plus qu'elle n'importait, estimant que la différence représentait le numéraire dont s'enrichissait le pays quand son exportation dépassait ainsi l'importation. On oubliait que les échanges peuvent se faire aussi sans argent; que l'argent n'est autre chose qu'un moyen propre à faciliter les échanges, sans satisfaire lui-même immédiatement nos besoins; que, parmi les produits si nombreux qu'on recherche, l'argent n'est pas le plus nécessaire ni celui sur lequel on réalise les plus grands bénéfices; enfin que ces bénéfices naissent de l'importation, par le commerce intérieur et l'industrie nationale, aussi bien que de l'exportation, par le commerce extérieur. Peut-être les économistes modernes sont-ils tombés dans l'erreur contraire en taxant la balance de chimère, en affirmant qu'elle ne prouvait absolument rien. Il nous paraît évident qu'en fin de compte un pays s'appauvrit s'il achète toujours plus qu'il ne vend; car sa consommation est alors disproportionnée avec son avoir ou ses moyens, et, dans ce cas, son crédit au dehors est nécessairement limité. Les valeurs métalliques sont reçues en échange de tout: l'échange des marchandises, au contraire, est subordonné aux besoins.

Mais, appliquée seulement à telle ou telle année, la balance ne prouve rien effectivement; car le numéraire est, dans les temps ordinaires, une marchandise comme une autre, et les retours en produits peuvent offrir infiniment plus d'avantages que ceux en espèces, surtout quand l'exportation s'est faite sur des navires nationaux. Il faut ajouter d'ailleurs que les états dressés par l'administration des douanes, malgré le soin qu'on apporte à ce travail, ne sont pas une base assez sûre pour établir cette balance. Le commerce vit d'actualité; c'est l'à-propos qui lui donne ses principaux profits, et les prix réels des marchandises, exportées au moment où on les achète à bon marché et transportées sur les marchés où on en a le besoin le plus pressant, sont le plus souvent tout autres que les valeurs officielles enregistrées par la douane. Les évaluations de celle-ci (voir p. 70) ne tiennent pas compte d'une foule de circonstances variables, auxquelles il faut faire attention dans le commerce extérieur, abstraction faite même des erreurs et des omissions qui peuvent être le résultat de la surprise et de la fraude; ces évaluations ne peuvent donc exprimer ni la véritable valeur payée par l'étranger à la France lors de l'exportation, ni la véritable valeur déboursée par la France lors de l'importation. La différence peut être si considérable qu'elle change tout-à-fait la balance telle qu'elle était établie sur les registres officiels.

Il faut dire encore, mais ceci regarde le commerce général seulement, qu'une grande partie des exportations ne sont dans le fait que des *réexportations*. En retour de ses propres marchandises, un pays reçoit souvent

une masse de produits étrangers qu'il ne peut consommer lui-même entièrement et qu'il cherche alors à revendre dans d'autres pays : tels étaient jadis et tels sont encore aujourd'hui, pour la France, le sucre, le café, le coton, certains tissus, etc. Beaucoup d'autres marchandises, elle ne les reçoit que pour les entreposer et pour prêter son territoire à leur transport ultérieur.

Mais tout cela profite au commerce, et autrefois les réexportations étaient même une source de richesse pour la France. Au temps où elle possédait l'île de Saint-Domingue, elle faisait un commerce de commission extrêmement lucratif, et ses réexportations de sucre, par exemple, étaient plus que doubles de la consommation intérieure du pays. A elle seule, cette colonie (voir p. 57, la note) fournissait à notre navigation des retours plus considérables que ceux qui proviennent de toutes nos colonies actuelles réunies.

Cependant pour savoir ce que le commerce de la France a fait gagner au pays, en numéraire (monnaies ou lingots), on peut comparer, dans le tableau donné à la page 16, les importations avec les exportations et en apprécier la différence.

Il en résulterait que, dans les vingt-six ans qui se sont écoulés de 1815 à 1840, le pays se serait enrichi d'une somme de 828,169,945 fr. en valeurs métalliques; ce qui fait par année, 31,852,690 fr. Cependant il aura pu s'enrichir en même temps par le matériel qu'il aura acquis et par les richesses mobilières de toute espèce qui s'y seront accumulées.

2me Section. Pays de provenance et de destination.

En faisant connaître, dans la 1re section du § 3 de ce chapitre (voir p. 86), les importations et les exportations de la France, nous avons considéré surtout la *nature des marchandises* entrant dans le commerce, par conséquent le MATÉRIEL de ce dernier, ainsi que les sommes mises par lui en circulation. En étudiant maintenant la *provenance* et la *destination* des marchandises, nous abordons le côté POLITIQUE du commerce, et nous espérons répandre quelques lumières sur les questions d'alliances ou d'associations, dominées aujourd'hui par les intérêts matériels presque autant que par des considérations de sûreté, d'honneur et de puissance; et quelques lumières aussi sur les questions coloniales, généralement un peu trop dédaignées par la génération actuelle.

Nous établirons, sous ce rapport, les divisions suivantes : commerce avec les puissances européennes, commerce avec l'Afrique, commerce transatlantique. Mais avant de nous y renfermer, nous reproduirons un tableau relatif à 1839 et que nous empruntons au *Tableau général du commerce de la France* pendant cette année (p. XII).

Huit puissances se sont partagé, en 1839, les deux tiers environ du commerce extérieur de la France. En réunissant dans un même chiffre l'importation et l'exportation, on trouve pour chacune d'elles la proportion suivante :

États-Unis,	commerce général	15.6;	commerce spécial	15.6
Angleterre.	—	13.2	—	12.8
États Sardes.	—	8.6	—	8.1
Suisse.	—	7.9	—	4.4
Belgique.	—	6.7	—	8.4
Espagne.	—	6.2	—	6.5
Allemagne.	—	4.7	—	5.3
Russie.	—	2.8	—	2.9

Quel marché précieux les États-Unis sont devenus pour nous ! C'est un pays essentiellement agricole où les bras manquent encore pour les manufactures, lesquelles ne concourent que pour un dixième environ à l'exportation, dont l'agriculture fournit les trois quarts et le coton à lui seul la moitié. L'Angleterre, au contraire, n'exporte à peu près que des produits de ses manufactures et fabriques diverses, et reçoit presque uniquement en retour des matières premières et des objets naturels de consommation. Le seul article des cotonnades compose la moitié des exportations anglaises. De cet aperçu il résulte, a dit avec raison M. Michel Chevalier, que, « commercialement parlant, l'alliance des États-Unis doit être plus profitable à la France que celle de l'Angleterre ; car la totalité de nos produits est de la nature de ceux qui se placent sur le marché américain. Au contraire, sur le marché anglais, cinq septièmes des produits français sont à peu près exclus, parce qu'ils sont manufacturés ; et sur les deux autres septièmes, une faible fraction seulement est conforme aux goûts et aux usages britanniques. Il est vrai que nos lois commerciales sont, de leur côté, peu amicales pour l'Angleterre, puisque la classe de marchandises que l'Angleterre fournit de préférence, celle des manufactures,

n'entre que pour un onzième ou un quatorzième dans nos importations. Cette langueur des relations commerciales entre deux grands peuples placés porte à porte l'un de l'autre paraît devoir difficilement être secouée. »

I. *Pays d'Europe.* C'est avec eux que se fait la plus grande partie des affaires commerciales de la France, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants, relatifs à trois époques différentes :

	1827.	1831.	1836.
Mouv. gén. du comm. (comm. général.)	1,168,205,504	1,130,995,462	1,866,840,115
Imp. des pays d'Eur.	347,312,475	327,692,906	619,049,083
Exp. dans ces pays.	387,825,695	393.264,171	548,711,367
	735,138,170	720,957,077	1,167,760,450
Reste pour le comm. avec les pays hors d'Europe.	433,067,334	409,938,385	699,079,675

La proportion est donc, approximativement, 65 p. % pour le commerce avec l'Europe, et 35 p. % pour celui avec les pays hors d'Europe.

C'est surtout à l'importation que les pays d'Europe ont le dessus sur ceux hors d'Europe, ainsi que le prouvent les chiffres officiels suivants :

	1827.	1831.	1836.
Importations générales..	565,804,228	512,825,551	905,575,359
Importations de l'Europe.	347,312,475	327,692,906	619,049,083

On voit combien ces importations se sont accrues; en nombres ronds, voici les chiffres des années de 1831

à 1836 : 437 millions, 447 millions, 448 millions, 512 millions, 619 millions. Il n'en est pas de même des autres importations, comme on le verra.

Quant aux exportations de la France, la proportion est un peu moins favorable à l'Europe. Nous donnons les chiffres officiels pour les mêmes années :

	1827.	1831.	1836.
Exportations générales.	602,401,276	618,169,911	961,284,756
— en Europe.	387,825,695	393,264,171	548,711,367

L'augmentation est ici bien plus forte dans le commerce avec les pays hors d'Europe que dans celui avec les pays d'Europe, comme on peut le voir par les chiffres suivants, exprimant des millions en nombres ronds, et appartenant aux années 1831 à 1836.

Pays d'Europe.	393	466	486	451	486	549
Pays hors d'Europe.	225	231	280	264	348	413

Nous avons déjà vu que si l'Europe, prise en masse, a l'avantage dans ce commerce, il n'en est plus tout-à-fait ainsi quand on considère les États séparément. Nous les classons suivant le degré d'importance de leur part respective.

1) La **GRANDE-BRETAGNE** (y compris l'Irlande, Gibraltar, Malte et les îles Ioniennes[1]) est de toutes les

(1) Les colonies britanniques figurent dans des rubriques séparées; mais nous avons dû réunir les chiffres de leur commerce avec ceux du commerce de la métropole dans un tableau qui viendra à la fin de cette 2e section. Nous en avons fait de même pour les colonies des autres puissances.

On voit que cette importation est fortement en progrès chez nous : tandis que l'année 1827, la première de la période décennale, était encore bien au-dessous de la moyenne de cette période (38 millions et demi), l'année 1836 en offrait déjà près du double, et l'année 1840 dépasse le triple. Les fils de lin et de chanvre, ainsi que la houille, entrent pour la plus forte part dans cet accroissement. Celui-ci toutefois se rapporte dans des proportions plus fortes au commerce de transit. Avant la révolution, l'importation était supérieure à celle de 1836, puisque, en 1787, la Grande-Bretagne importait chez nous, pour la consommation de notre pays, des valeurs de 49 millions (nombre rond), en 1788 de 59 millions, et en 1789 de 86 millions [1]. Or, ce dernier chiffre n'a pas encore été atteint au commerce spécial; mais le second est inférieur à celui de l'année 1840, ainsi qu'on le verra ci-dessous.

Les Anglais importent en France surtout des fils de lin ou de chanvre (voir p. 102), des tissus de coton, du cuivre pur de première fusion, de la fonte, de la houille, du fer en barres, des machines, des tissus de soie et des laines en masse. La grande différence qu'on a pu remarquer dans les sommes afférentes aux produits naturels s'explique par le commerce des grains, qui varie d'année en année.

Cependant, près de la moitié de l'importation britannique concernait les pays étrangers; la part de la France y devient toutefois plus importante maintenant. Voici

(1) Voir la Statistique officielle de la France, *Commerce extérieur*, p. 45.

dans quel rapport les marchandises arrivées sont à celles qui entrent chez nous dans la consommation.

	Commerce général.	Commerce spécial.
1834.	53,488,305	27,095,066
1836.	68,134,177	35,304,428
1840.	109,682,793	73,973,576

L'exportation anglaise se décompose ainsi :

	1832.	1836.	1840.
Produits naturels.	57,608,943	75,384,010	90,924,829
Objets manufacturés.	44,128,477	39,865,466	69,278,798
	101,737,420	115,249,476	160,203,627

Bien supérieure à l'importation, elle est comme celle-ci en progrès, surtout depuis peu d'années. Le progrès est énorme, quand on compare la plus faible même de ces sommes à celle de nos exportations en Angleterre avant la révolution. En effet, elles étaient en 1787 de 34 millions seulement, en 1788 de 31, en 1789 de 36 (nombres ronds). Aujourd'hui, c'est plus du quadruple de cette somme; mais il faut dire encore ici qu'une grande partie s'en rapporte, comme on va voir, au commerce étranger, dans lequel le progrès est bien plus sensible.

	Commerce général.	Commerce spécial.
1834.	93,766,289	62,431,586
1836.	115,249,476	66,050,699
1840.	160,203,627	105,924,791

C'est, en particulier, relativement aux objets manufacturés que le commerce étranger est très fortement et presque exclusivement intéressé dans cette exportation; relativement aux produits naturels, la proportion est moindre de beaucoup.

Ce que l'Angleterre exporte surtout de France, c'est la soie, ainsi que les tissus de soie; ce sont nos vins et nos eaux-de-vie, et particulièrement les dernières (voir p. 131); ce sont ensuite les œufs qui, dans les années 1839 et 1840, ont représenté une valeur de plus de 3 millions et demi; les tissus de coton, de laine, de lin ou de chanvre, l'horlogerie, la garance, les peaux et pelleteries ouvrées, les fruits de table, le lin, les verreries et cristaux, les articles de l'industrie parisienne, etc.

Naturellement, c'est par mer que se fait ce commerce, et nous y reviendrons dans la 3e section de ce chapitre, consacrée aux transports (navigation). Indiquons seulement ici la part qu'ont prise dans ce commerce, en 1840, les navires ou pavillons respectifs d'après le tonnage des navires chargés :

	Entrée.	Sortie.
Pavillon français. . .	134,217	86,859
— britannique.	367,228	206,823
— tiers.	2,094	6,472

C'est par les ports de Londres, de Sunderland, de Newcastle et de Douvres que se fait la plus grande partie de ces affaires [1].

Entre la Grande-Bretagne et la France, il se fait un grand échange de numéraire. Deux fois, dans notre période décennale, l'importation a dépassé 115 millions, tandis que le plus haut chiffre de l'exportation (celui de 1832) est de 48,462,150 fr.

(1) Voir le *Tableau général du Commerce de la France pendant l'année* 1840, p. 596.

2) **ÉTATS SARDES.** Ce royaume voisin, d'une population de moins de 4 millions et demi d'âmes, et avec lequel la France n'est liée par aucun traité spécial de commerce ou de navigation [1], est, entre tous les pays de l'Europe, celui avec lequel, après l'Angleterre, elle fait le plus d'affaires. En 1839, il a même momentanément pris, dans l'importation générale, le premier rang, qu'avaient précédemment occupé les États-Unis, qui ne l'ont conservé, dans cette année, que relativement au commerce spécial. Il est vrai que le commerce de la France avec l'Italie autrichienne se mêle en partie avec celui qu'elle fait avec le royaume de Sardaigne. Dans le commerce général, le mouvement des affaires entre la France et ce royaume a été représenté par les chiffres suivants :

	Moyenne décenn. de 1827 à 1836.	Moyenne quinquenn. de 1834 à 1838.	Année 1840.
Importations. . . .	65,200,000	100,500,000	107,850,674
Exportations. . . .	44,000,000	52,600,000	66,119,085
Totaux	109,200,000	153,100,000	173,969,759 [2]

(1) Cependant il fut convenu d'une manière expresse, lors du traité signé à Paris, le 15 mai 1796, qu'il serait incessamment conclu entre la France et la Sardaigne un traité de commerce, d'après des bases équitables et telles qu'elles assureraient aux Français, dans les États Sardes, les droits des nations les plus favorisées. D'après le traité du 5 avril de l'année suivante, des commissaires devaient aussi être nommés incessamment. Mais ce double engagement est resté sans exécution. *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. III, p. 270.

(2) Nous manquons de données récentes et authentiques sur l'ensemble du commerce extérieur du royaume de Sardaigne.

Le chiffre de la seconde période dépasse le chiffre de l'Angleterre pendant la première; mais aujourd'hui cette dernière reste à une longue distance au-dessus.

Un progrès merveilleux se fait remarquer ici; mais il profite plus, malheureusement, au commerce général qu'au commerce spécial. En 1839, l'importation des États Sardes formait plus de 11 p. % de l'importation qui se faisait en France; leur exportation n'était que de 6.2 p. % au commerce général, et de 5.1 p. % au commerce spécial.

Voici de quelle manière l'importation se décompose :

	1832.	1836.	1840.
Matières nécess. à l'industr.	47,837,000	43,430,754	81,582,576
Objets de consomm. natur.	21,278,227	10,654,327	18,375,928
— fabriq.	3,691,921	7,039,278	7,892,170

Dans le mouvement avec la France, c'est donc l'importation qui a le dessus. Jamais elle n'avait atteint à ce haut degré. Les chiffres des trois années qui ont précédé la Révolution française sont bien inférieurs[1] ; ceux des années de la Restauration, même la meilleure

D'après un calcul de M. Schubert (*Manuel de Statistique*, t. IV, p. 288), basé sur la *Statistica di Sardegna* du comte Serristori, les importations du royaume, en 1822, auraient été de 50 millions de fr., et l'exportation au maximum de 52 millions. Cependant en 1829, le mouvement commercial suivant paraît avoir eu lieu dans le seul port de Gênes (où, il est vrai, presque tout le commerce sarde est concentré) : importations des pays étrangers, 42 millions de fr ; exportations dans les pays étrangers, 40 millions ; total du mouvement, 84 millions.

(1) Voir la Statistique officielle, *Commerce extérieur* p. 87.

(1828), le sont également au chiffre de 1839 ; mais 1838 était encore supérieur à 1839, et même à 1840, puisque l'importation générale allait jusqu'à 112 millions.

L'importation sarde (en France) consiste principalement en soies, moulinées et grèges, en huile d'olives, en riz, en bois, en fruits de table ; quelquefois en céréales.

Elle est destinée à la consommation intérieure, car la différence entre l'importation pour le commerce général et l'importation pour le commerce spécial n'est que de quelques millions.

Il n'en est pas de même pour l'exportation. La part du commerce spécial n'y est pas encore des deux tiers, ainsi qu'on peut le voir ci-après :

	Commerce général.	Commerce spécial.
1838.	59,520,398	36,855,268
1839.	61,840,187	34,703,931
1840.	66,119,085	36,815,997

Les tissus de coton, de laine, de soie, le sucre brut étranger et le sucre raffiné, les vins, le sel, les fruits de table, le poisson, les verreries et cristaux, les huiles volatiles sont les principaux articles de l'exportation générale, qui se décompose comme suit :

	1832.	1836	1840.
Objets manufacturés. .	30,784,833	31,072,815	36,971,359
Produits naturels . . .	20,240,530	23,057,012	29,147,726
Totaux..	51,025,363	54,129,827	66,119,085

Ici le progrès est évident : aucune année n'offre une somme supérieure à celle de 1840, et les cinq premières

de la période décennale sont bien au-dessous même de 1832.

Le commerce de la France avec les États Sardes se fait par mer et par terre. En 1840, ces États ont figuré pour 18 p. % dans l'ensemble de notre commerce de terre; les importations ont lieu de préférence par cette voie. A l'exportation, la mer a eu le dessus en 1840. Les ports sardes qui prennent la plus grande part aux expéditions sont Nice et Gênes.

L'échange du numéraire est très considérable. L'importation a été de plus de 10 millions et demi en 1827 et de plus de 14 millions en 1838; l'exportation, généralement plus forte, n'a cependant dépassé ce dernier chiffre qu'en 1833; elle l'a égalé en 1834.

3) La **BELGIQUE**. Après l'Angleterre et le royaume de Sardaigne, c'est, entre tous les pays de l'Europe, avec ce petit État voisin, démembré en 1830 du royaume des Pays-Bas, que la France fait le plus d'affaires. Elle en fera bien plus encore lorsque le traité de commerce conclu avec lui à Paris, le 22 septembre 1838[1], aura été remplacé par un autre plus large, plus libéral, et propre à former la transition à une association douanière qui rencontre encore, dans ce moment, de graves obstacles dans les intérêts existants.

Le mouvement des affaires entre les deux pays a été comme suit, en ce qui concerne le commerce général, dans trois périodes différentes :

(1) Voir l'*Annuaire* de Lesur, pour 1838, Documents, p. 101 et suivantes.

	Moyenne de six ans, de 1831 à 1836.	Moyenne quinquenn. de 1834 à 1839.	Année 1840.
Importations. . . .	67,101,316	80,200,000	85,319,561
Exportations. . . .	43,883,482	47,300,000	51,900,790
Totaux. . .	110,984,798	127,500,000	137,220,351[1]

On voit qu'il y a eu un progrès très notable, et il devient plus sensible quand on compare la première année, 1831, à la dernière. Il y a dix ans, l'importation de la Belgique en France n'était encore que de 47,625,181 fr., et l'exportation de la France en Belgique de 27,133,238; mouvement total, 74,758,419 fr., ce qui est un peu plus de la moitié que le mouvement total de 1840; ou plus exactement, l'accroissement est de plus de 73 millions.

(1) Le commerce de la Belgique, dans son ensemble, a fait, dans l'espace de moins de dix ans, d'assez grands progrès, ainsi qu'on peut en juger par le tableau suivant qui met l'année 1832 en regard de l'année 1840 (sommes en francs).

IMPORTATIONS.

	1832.	1840.
Pour la consommation belge. .	200,292,000	205,627,000
Pour le transit.	13,577,000	40,718,000

EXPORTATIONS.

Marchandises belges	111,189,000	139,819,000
Marchand. étrang. en transit.	13,577,000	43,654,000

On voit que c'est surtout dans le transit que le progrès est considérable : tandis qu'en France il a plutôt décru que gagné, en Belgique il a triplé depuis six ans, intervalle dans lequel les chemins de fer existants ont été construits.

Au commerce général, le mouvement total des affaires s'est élevé en 1840 à la somme de 430 millions, dont 246 pour l'importation et 181 pour l'exportation. Au commerce spécial, ce

Il faut dire pourtant que cet énorme accroissement n'a rien de normal, car l'année 1831 n'était pas encore une année régulière: dès l'année suivante, le mouvement total s'est porté à 114 millions, et la différence avec 1840 n'est plus dès lors que de 23 millions. Le progrès s'est donc bien ralenti.

Le chiffre actuel n'est pas loin d'atteindre celui du commerce que la France faisait avec la Belgique et la Hollande réunies, pendant les deux meilleures années de la Restauration. Voici quelle était alors la valeur de ce commerce :

mouvement était de 346 millions, dont 206 à l'importation et 140 à l'exportation. Le transit et la réexportation, qui expliquent la différence, étaient donc de 84 millions, ou de 19 p. °/₀ environ du commerce général. Sur l'exportation de 184 millions, la France seule en a reçu pour 85 millions, ce qui est bien près de la moitié (et en 1838, cette proportion a été encore beaucoup plus forte), tandis qu'elle-même n'a placé, à la même époque, en Belgique, que pour 52 millions de marchandises, dont 45 provenant de la production nationale, et c'est le maximum depuis 1831. Pourtant ce n'est encore que la 20e partie de nos exportations générales. L'importation anglaise en Belgique, est bien plus forte que la nôtre; mais elle tend à diminuer. En 1832, elle a été de plus de 82 millions; en 1836, elle était de 52 millions et demi, et en 1838 de 64 millions. C'était près de 27 p. °/₀ du total des importations belges, auxquelles, vers la même année, la France prenait part seulement pour un peu plus de 18 p. °/₀. Mais en 1839, la Belgique n'a reçu de la Grande-Bretagne, en produits manufacturés et en denrées coloniales, qu'une valeur de 46 millions: la France, dès lors, se place au-dessus d'elle. Après l'Angleterre et la France, les pays qui font le plus d'affaires avec la Belgique sont les Pays-Bas et la Prusse, placés à peu près sur la même ligne d'importance.

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1828.	96,025,958	48,094,129	144,120,087
1829.	88,193,501	50,599,094	138,792,595

Ce que la Belgique nous envoie, ce sont surtout des matières nécessaires à l'industrie et des objets de consommation fabriqués; les produits naturels y entrent pour une somme assez faible, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants des trois années (en fr.) :

	1834.	1836.	1840.
Matières nécess. à l'industr.	33,908,995	42,405,067	46,203,673
Objets de consomm. fabriq.	26,863,055	27,541,859	21,867,729
— natur.	5,535,646	13,992,157	17,248,159

C'est la houille (en 1840, pour plus de 11 millions de fr., 7,477,291 quintaux métriques[1]), ce sont les toiles de lin et de chanvre (pour plus de 9 millions de fr.), les laines en masse (pour près de 8 millions), de la graine de lin (pour près de 9 millions), des dentelles de fil (pour environ 2 millions et demi), des fils de lin et chanvre (idem), du bois à construire (pour 3 millions et demi). Dans la même année 1840, la Belgique nous a envoyé des chevaux pour 6 millions et demi, des céréales pour plus de 3 millions, des bestiaux pour une pareille somme.

Toutes ces marchandises entrent dans la consommation française; ce qui est importé pour le transit, ce sont les tissus de laine, le lin, les armes de chasse et de luxe et divers autres articles. Voici le rapport du commerce

(1) Ces chiffres ne concernent que le commerce spécial.

général au commerce spécial pendant trois années (toujours en francs) :

	Commerce général	Commerce spécial
1834.	66,307,696	54,559,586
1836.	83,939,083	76,383,105 [1]
1840.	85,319,561	76,322,465

Ce que la Belgique exporte de France, ce sont surtout des objets manufacturés : tissus de soie, tissus de coton non imprimés, tissus de laine ; des articles de librairie (p. 162), d'industrie parisienne; de l'horlogerie, de la mercerie, etc. ; mais c'est aussi une grande quantité de produits naturels, surtout des vins et eaux-de-vie, des fruits de table, des ardoises, etc. Pour ne nous arrêter qu'aux vins consommés en Belgique, nous dirons que cette exportation a baissé considérablement, car au lieu de 96,677 hectolitres, importation de 1834, on n'a importé en 1839 qu'une quantité de 65,383 hectolitres, valant 3,233,772 fr.

Voici au reste la part que chacune des deux grandes

(1) Nous prévenons le lecteur que ces chiffres diffèrent un peu des documents officiels publiés en Belgique, ce qui provient sans doute d'une estimation des valeurs un peu différente de la nôtre; car on se rappelle qu'il s'agit toujours, dans cet ouvrage, de valeurs officielles (p. 63 et 70). Voici les chiffres des mêmes années tels qu'on les donne dans l'*Essai sur la Statistique générale de la Belgique*, de M. Heuschling, p. 141 et 145.

	Commerce général.	Commerce spécial.
1834.	66,881.907	60,615,682
1836.	79,240,380	70,800,302

classes de produits a dans l'exportation française du côté de la Belgique :

	1834.	1836.	1839.
Objets manufacturés. . .	27,885,108	27,045,373	30,312,860
Produits naturels	16,359,334	18,716,197	16,716,717

Cette exportation se compose en majeure partie de marchandises purement françaises, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants, qui établissent le rapport entre le commerce général et le commerce spécial :

	Commerce général.	Commerce spécial.
1834.	44,244,442	37,661,817
1836.	45,761,570	34,794,075 [1]
1840.	51,900,790	45,060,009

C'est surtout par terre qu'a lieu notre commerce avec la Belgique qui, en 1840, a formé 24 p. % de notre commerce de terre en général, et venait immédiatement après la Suisse. L'importation et l'exportation par mer n'ont pas dépassé 12 millions sur 137. Elles se font par l'intermédiaire de quatre ports belges dont les seuls importants sont Anvers et Ostende.

(1) D'après la *Statistique générale de la Belgique*, p. 135 et 139, c'étaient les sommes suivantes :

	Commerce général.	Commerce spécial.
1834.	35,194,521	31,993,506
1836.	35,580,120	33,967,032

La différence entre les publications officielles des deux pays a plus de gravité ici, puisque la proportion même est changée ; d'après les documents français, le commerce spécial de 1836 est supérieur à celui de 1834 ; il est inférieur, d'après les documents belges.

Il se fait en outre un grand échange de numéraire entre les deux pays. Dans la période décennale de 1827 à 1836, le maximum de l'entrée a été de 86,045,228 fr. (année 1834), et le maximum de la sortie 31,598,920 fr. (année 1833).

4) L'**ESPAGNE**, y compris les îles Canaries (mais non point ses autres colonies, qui viendront à leur tour), prend part dans la proportion de près de 5 p. % au commerce d'importation de la France, et dans celle de 8.3 p. % au commerce d'exportation. Du côté de la France, sa ligne de douanes vient d'être portée (1er décembre 1841) de l'Èbre aux Pyrénées. Les rapports commerciaux entre ces deux pays se règlent encore par des traités anciens, généralement politiques, de l'ensemble desquels il résulte que les Français sont appelés à jouir en Espagne tout à la fois du traitement national et du traitement de la nation la plus favorisée[1]. Mais un système prohibitif très sévère, introduit en 1826, et renforcé en 1840, écarte les importations de la plupart des nations et ouvre une libre carrière à la contrebande.

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	Année 1840.
Importations. . .	32,800,000	36.700,000	42,664,761
Exportations. . .	58,400,000	74,000,000	104,679,141
Totaux. . . .	91,200,000[2]	110,700,000	147,343,902

(1) *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. I, p. 344.

(2) Nous ne possédons rien d'authentique sur l'importance actuelle du commerce de l'Espagne, et d'ailleurs les états ne nous

On voit qu'il y a là un progrès bien sensible qui a surtout profité à notre exportation dans ce pays. L'importation espagnole a fait de bien plus faibles progrès, tant au commerce spécial qu'au commerce général ; nos exportations spéciales en Espagne augmentent au contraire d'une manière soutenue.

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général dans les deux branches :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1834.	28,673,697	48,990,876	21,254,133	33,130,884
1836.	44,426,346	93,230,153	28,379.477	52,548,492
1839.	37,351,914	82,656,086	28,540,262	57,548,210

En effet, Bayonne a reçu, pour expédier en Espagne, par Saint-Jean-Pied-de-Port, Ainhoa, Béhobie, en 1832, 1,276,000 kilogr., quantité qui, en 1836, s'est élevée à 2,183,000 kilogr., ce qui explique pourquoi l'exportation spéciale se trouve n'être qu'un peu plus de la moitié de l'exportation générale.

Voici d'ailleurs la spécification, par genres de commerce, de nos exportations en Espagne, relativement à l'année 1837 :

apprendraient rien de complet sur un pays livré en proie à la contrebande anglaise. En 1829, voici quel aurait été, suivant certaines données, le mouvement des affaires (en francs) :

Importations, 114,490,000 ; exportations, 65,547,000 ; total, 180,037,000. En 1826, le mouvement total paraît avoir été bien au dessus de ces chiffres.

Produits naturels du pays	....	12,176,301
— étrangers	......	8,200,909
Produits manufacturés du pays	......	33,485,689
— étrangers	......	16,334,679
Totaux	......	70,197,578

Jusqu'en 1836, les chiffres constatent un énorme progrès. De 1821 à 1824, le mouvement commercial était encore inférieur à ce qu'il avait été dans les trois années avant la révolution française [1], dont le maximum (chiffre de 1789) était de 32,238,000 fr. à l'importation et de 41,084,000 fr. à l'exportation. Dès 1825, l'exportation fut de 68,652,571 (dont 55,272,629 revenant au commerce spécial), avec une importation de 29,516,918 fr. Depuis, cette exportation, si précieuse pour la France, a diminué par suite de la guerre civile en Espagne et des difficultés qu'on opposait à notre frontière à l'approvisionnement du parti carliste; mais en 1835 et 1836, elle a atteint un chiffre très élevé, en même temps que celui de l'importation a aussi fortement augmenté; si une nouvelle baisse est ensuite survenue, elle ne fut pas durable, et 1840 offre le maximum.

Ce qu'on importe surtout d'Espagne en France ce sont les laines en masse, le plomb, l'huile d'olive, les fruits de table, le liége ouvré, les nattes ou tresses de paille, les racines de réglisse, les jones et roseaux d'Espagne, les cordages autres que de chanvre; et ce sont aussi les laines et le plomb qui entrent pour partie dans le commerce de transit.

(1) Voir la Statistique officielle, *Commerce extérieur*, p. 99.

Voici comment se décompose l'importation générale :

	1832.	1836.	1840.
Matières nécess. à l'industr.	18,669,650	35,350,474	31,845,837
Obj. de consomm. natur.	4,793,611	4,715,828	6,782,919
— — fabr.	3,763,979	4,360,044	4,036,005
Totaux. . . .	27,227,240	44,426,346	42,664,761

L'exportation se forme des deux rubriques suivantes :

	1832.	1836.	1840.
Objets manufacturés. . .	30,166,804	58,455,407	20,767,913
Produits naturels	9,979,953	34,774,746	83,911,228
Totaux	40,146,757	93,230,153	104,679,141

Ici, comme dans l'importation, 1832 est une année malheureuse, non moins au-dessous de toutes celles qui l'ont précédée que de celles qui l'ont suivie : c'est l'état politique de la France à cette époque qui en fut cause ; 1831, 1830, 1834 sont meilleures, mais la dernière même n'atteint pas à 49 millions, tandis que l'exportation de 1829 avait dépassé 56 millions.

Ce que l'Espagne exporte le plus de France ce sont les tissus de coton, de lin et de chanvre, de laine et de soie; ce sont les mules et mulets, la mercerie, les bestiaux, la poterie, les verreries et cristaux, la papeterie et la librairie, les ouvrages en métaux, les vins et eaux-de-vie, etc. Mais une grande partie des derniers articles lui est fournie seulement par le transit, ainsi que la majeure partie des tissus de lin et de chanvre, et une portion moins forte des autres tissus, de la mercerie, etc.

Ce commerce se fait par terre et par mer. A l'impor-

tation, c'est la dernière voie qui prévaut; mais à l'exportation, on emploie davantage celle de terre. Barcelonne, Cadix, Malaga, Adra, Saint-Sébastien et Séville sont les ports qui servent d'intermédiaires; et voici quelle a été la part des pavillons respectifs en 1840 (tonneaux) :

	Entrée.	Sortie.	Ensemble.
Pavillon français. . . .	49,631	21,785	71,416
— espagnol.. . ,	28,700	34,336	63,036
— tiers.	7,138	3,166	10,304

L'échange du numéraire entre les deux pays est tout en faveur de l'Espagne. L'importation n'est guère que d'un demi-million en moyenne, excepté l'année 1827 où elle a été de 3,625,040 fr.; l'exportation, au contraire, est allée en 1835 et 1836 au-delà de 25 millions; elle a été de près de 23 en 1833, et encore de plus de 10 millions en 1834.

5) La **SUISSE** entretient avec la France des relations déjà bien vieilles, mais qui ont été réglées de nouveau par le traité signé à Paris le 30 mai 1799. A ce traité il faut ajouter les conventions de 1827 et 1828, qui ne sont pas cependant de véritables traités de commerce[1]. La Suisse est de tous les pays celui avec lequel notre commerce de terre est le plus considérable; le total de ce commerce étant 100, la Suisse y figurait dans la proportion de 27, en 1840; au lieu que la proportion de la Belgique était de 22, et celle des États Sardes seulement

(1) *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. III, p. 326 et suiv.

de 18. Quant à l'ensemble du commerce, sans égard au mode de transport, la Suisse, pendant la période décennale, a pris part au commerce d'importation pour 5.1 p. % et au commerce d'exportation pour 7.4. Voici les chiffres qui la concernent :

	Moyenne décennale.	Moyenne quinquennale.	Année 1840.
Importations . . .	33,600,000	60,700,000	70,059,062
Exportations . . .	53,000,000	75,700,000	90,852,439
Totaux . . .	86,600,000	136,400,000	160,911,501 [1]

Mais ce commerce est dû en majeure partie à la faculté de transit (voir Saint-Louis, p. 80), ainsi qu'on peut s'en convaincre par les chiffres des trois années suivantes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1834.	39,085,719	65,071,676	12,713,826	29,835,960
1836.	82,999,004	76,486,299	19,184,026	33,389,939
1840.	70,059,062	90,852,439	20,500,473	35,658,733

On voit que seulement le quart environ des importations de la Suisse entrent dans la consommation de la France; et sur ce que le même pays reçoit de nous, les $\frac{3}{5}$ environ sont des produits étrangers. Avant la loi qui autorise le transit, le commerce entre la France et la Suisse était peu considérable, comme on peut en juger par les chiffres suivants :

	Importations.	Exportations.
1821.	10,624,148	28,960,324
1822.	9,636,071	29,941,429
1823.	9,112,076	22,075,114

(1) Nous ne trouvons rien d'authentique sur le mouvement général du commerce de la Suisse prise dans son ensemble, et

Il était encore plus faible avant la révolution. Mais dès l'année 1827, l'importation suisse était de 17,226,896 fr. et l'exportation de 36,596,227 fr.; elles se sont accrues depuis jusqu'au chiffre de 1840, formant le maximum.

Le commerce spécial de la France avec la confédération helvétique a fait en même temps quelques progrès, à l'exportation aussi bien qu'à l'importation, et il est aujourd'hui de beaucoup supérieur à ce qu'il était dans les trois années ci-dessus (1821 à 1823).

L'importation générale se décompose de la manière suivante:

	1832.	1836.	1839.
Objets de consomm. fabriq.	14,774,445	63,061,518	53,069,678
Matières nécess. à l'industr.	6,910,469	18,118,895	18,952,359
Obj. de consomm. naturels.	1,579,929	1,818,591	2,007,172
Totaux. . . .	23,264,843	82,999,004	74,029,209

Ce qui entre dans la consommation française, ce sont l'horlogerie, les bois à construire, les soies (écrues et bourres), les tissus de soie, les bestiaux, les peaux brutes, le beurre frais ou fondu, les chevaux, les laines en masse, les fromages, les tissus de lin et de chanvre, etc.

L'exportation de France en Suisse, bien plus considérable que le commerce en sens opposé, consiste en tissus de coton, en coton, en tissus de laine et tissus de soie, en sucre raffiné, en vins et eaux-de-vie, en garance moulue, en orfévrerie et bijouterie, etc., arti-

cela s'explique par la nature particulière de ce pays qui est, non pas un état fédératif, mais une fédération d'états.

cles auxquels il faut ajouter le café, l'indigo et divers autres.

Voici comment l'exportation se décompose :

	1832.	1836.	1839.
Objets manufacturés. . . .	33,965,796	41,414,156	47,408,978
Produits naturels.	21,905,973	35,072,143	32,853,104
Totaux.	55,871,769	76,486,299	80,262,082

L'échange du numéraire entre les deux pays est également considérable; cependant la Suisse en importe rarement en France plus de 5 millions, tandis qu'elle en reçoit de France de plus fortes sommes : celle de 1833 s'est élevée à près de 15 millions, et celle de 1834 à près de 11.

6) **ÉTATS D'ALLEMAGNE** autres que l'Autriche, la Prusse, les villes Anséatiques, le grand-duché de Mecklenbourg-Schwerin et le Hanovre[1]. Pendant la période décennale, ils ont figuré dans les importations de la France pour 5.4 p. %, et dans ses exportations pour 5.6 p. %.

(1) Il nous paraît difficile de justifier cette division que l'on suit toujours dans les tableaux officiels. Commercialement parlant, il faudrait adopter la suivante :

1° Prusse et Association prussienne ;

2° Monarchie autrichienne ;

3° États allemands non compris dans ces deux divisions.

Ces états allemands figureraient ou réunis ou séparément. Ce sont : le Luxembourg avec le Limbourg, le Hanovre, les villes Anséatiques, Oldenbourg, Lauenbourg et le Holstein, les deux Mecklenbourg et les deux principautés de Lippe. Le duché de Brunswic est sur le point d'entrer dans l'Association prussienne. Voir, plus loin, le tableau récapitulatif, ainsi que les observations.

Voici les sommes de ce commerce, qui se fait exclusivement par terre :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	Année 1840.
Importations. . . .	35,800,000	51,800,000	54,066,764
Exportations. . . .	39,000,000	40,400,000	44,183,387
Totaux.. . .	74,800,000	92,200,000	98,250,151

Ces chiffres, faiblement progressifs, n'appartiennent pas seulement au commerce spécial : l'Allemagne occidentale emprunte le territoire de la France pour ses relations avec le dehors.

Voici la proportion entre les deux genres de commerce :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1834.	33,131,063	45,281,433	21,495,133	36,079,117
1836.	70,021,340	39,764,040	27,002,765	32,575,506
1840.	54,266,764	44,183,387	33,090,625	40,142,418

On voit que le transit est surtout considérable à l'importation : il y a figuré quelquefois pour plus de moitié ; à l'exportation, il se réduit à quelques millions : il est vrai que le chiffre de cette dernière est aussi fort au-dessous du chiffre de l'importation.

Celle-ci consiste surtout en laines en masse, en poils, en sucre raffiné, en bois à construire, en pelleteries, en bestiaux, en tissus de lin et de chanvre, en beurre, en houblon, en sangsues, pour la consommation en France; et pour le transit, en laines en masse, en pelleteries, en poils propres à la chapellerie et à la filature, etc.

Voici comment se décompose l'importation générale :

	1832.	1836.	1840.
Mat. nécess. à l'industrie.	9,769,192	35,058,907	34,246,460
Objets de consomm. fabriq.	4,774,471	28,081,472	13,507,555
— natur.	7,841,739	6,880,961	6,312,749
Totaux.	22,385,405	70,021,340	54,066,764

De 1827 à 1832, il y a eu diminution; de 1832 à 1836, augmentation énorme à la suite du développement de l'industrie tant en Allemagne qu'au dehors (en France et ailleurs), et nouvelle baisse depuis, qui tend cependant à s'affaiblir.

D'un autre côté, l'exportation se décompose ainsi :

	1832.	1836.	1840.
Objets manufacturés. .	42,752,493	32,549,334	35,321,374
Produits naturels. . .	6,800,432	7,214,706	8,862,013
Totaux.. . . .	49,552,925	39,764,040	44,183,387

L'année 1832 a été la plus forte des trois, et il y a eu ensuite décroissance ; mais l'année 1821 avait été bien plus forte encore (53,829,740 fr.). L'exportation des produits naturels, dans la période décennale, n'a pas dépassé la somme de 8,197,410 fr. qui appartient à l'année 1833. L'exportation générale consiste en tissus de soie, de coton, de laine, en garance moulue, en papeterie et librairie, en tissus de lin et de chanvre, en soies teintes et écrues, en safran, en machines, en peaux ouvrées, en mercerie, en huiles volatiles, en vins, en articles de l'industrie parisienne, en sucre raffiné (objet d'exportation qui va en diminuant), en porcelaine, etc.

La France a reçu d'Allemagne, en numéraire, 10,126,536 fr. en 1833; 14,762,423 fr. en 1832; et

jusqu'à 15,244,640 fr. en 1830; elle n'y envoie que de faibles sommes, généralement bien inférieures à celle de 1831 qui était de 4,275,740 fr.

7) La **MONARCHIE AUTRICHIENNE**, pendant la période décennale, figurait pour 3.6 p. % dans les importations, et seulement pour 0.9 p. % dans les exportations; toutefois il faudrait ajouter au chiffre de l'Autriche une partie de ceux de la Sardaigne et de l'Allemagne. Cet empire est, de tous les pays d'Europe, celui dont les tarifs favorisent le moins le commerce étranger. Nous n'avons conclu avec lui aucun traité spécial, et c'est celui de Campo-Formio qui est encore la base des relations.

Voici la comparaison avec la période décennale de deux périodes postérieures, relativement au commerce général :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	Année 1840.
Importations...	37,000,000	4,400,000	16,944,504
Exportations ..	6,400,000	7,500,000	9,097,899
Totaux...	43,400,000	11,900,000	25,842,403[1]

Ce sont là des fluctuations bien étranges, mais qui attestent malheureusement une forte diminution de notre commerce direct avec l'Autriche depuis 1827. En général, l'Autriche n'importe guère que pour le transit, et son exportation ne consiste pas pour moitié en marchandises françaises. Voici l'état des affaires qui se font entre les deux pays, exclusivement par mer[2] :

(1) Pour l'ensemble du commerce autrichien, nous renvoyons le lecteur au Tableau récapitulatif qui viendra plus loin.

(2) Les ports sont : Trieste, Fiume, Buccari, Venise et 6 autres.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1834.	35,995,019	5,217,315	3,193,569	2,862,975
1836.	43,124,777	9,896,698	4,522,816	4,847,209
1840.	16,944,504	9,097,899	21,778,553	3,881,270

Des cendres et regrets d'orfévre (en 1839 pour plus de 2 millions), des bois merrains, des soies et bourres, du tabac en feuilles, des fruits oléagineux et des sangsues, tels sont les principaux articles que l'Autriche fournit à la consommation française; au commerce général, elle fournit en outre de l'acier, du fer et des vitrifications.

Elle exporte de France des tissus de soie, des vins et de l'eau-de-vie, du sucre raffiné, de la garance moulue et des articles de l'industrie parisienne; et, par le transit, du sucre brut et terré, du poivre et du piment, du plomb, des pierres à feu et des huiles volatiles.

L'échange de numéraire est presque nul.

8) **EMPIRE OTTOMAN**. D'anciennes transactions accrues et maintenues en vigueur sous les différents règnes qui se sont succédé, régissent les relations commerciales de la France avec la Porte-Ottomane[1]. Nous ne pouvons, quant à elle, remonter au-delà de l'année 1830, car jusqu'à cette époque le royaume actuel de la Grèce est confondu avec elle dans nos états officiels. Il convient de les séparer, et en même temps de réunir à l'empire Ottoman l'Égypte que ces mêmes états placent dans une rubrique particulière, bien qu'elle en forme toujours une partie intégrante. Les États Barba-

(1) On peut les trouver dans le *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. II, p. 423 et suiv.

resques qui figurent aussi à part devraient peut-être se confondre également dans le chiffre général.

IMPORTATIONS.

	Turquie.	Égypte.	Totaux.
Moy. de 4 ans (1833-36).	17,952,000	4,803,600	22,755,600
— de 5 ans (1835-39).	25,600,000	4,100,000	29,700,000
Chiffre de 1840	26,189,909	4,342,224	30,532,133

EXPORTATIONS.

	Turquie	Égypte	Totaux.
Moyenne de 4 ans.	15,500,100	3,494,800	18,994,900
— de 5 ans.	14,500,000	3,400,000	17,900,000
Chiffre de 1840.	13,253,020	2,179,891	15,432,911

Ces chiffres sont bien inférieurs à ceux des années 1787-1789[1]; mais il faut dire que ces derniers, outre l'Égypte, comprenaient encore la Grèce et tous les États Barbaresques. Les importations en France sont toujours allées en croissant, et en 1839 elles se sont élevées à environ 43 millions et demi, ce qui est le maximum. Nos exportations en Turquie ont au contraire diminué, à en juger par les moyennes; cependant l'année 1836, où elles dépassaient 17 millions, est au-dessus de ces moyennes et au-dessus des chiffres de 1839 et de 1840. Pendant ces dernières années, il y a eu une très forte baisse dans nos exportations pour l'Égypte; mais cette circonstance s'explique par les événements politiques et par le blocus des ports égyptiens qui en est résulté. Au reste, notre commerce avec l'Égypte ne tend pas à s'accroître, et en général il a beaucoup moins d'importance qu'on ne l'a dit. En 1836, l'impor-

(1) Statistique officielle, *Commerce extérieur* p. 105.

tation est allée jusqu'à plus de 6 millions et demi, et l'exportation jusqu'à près de 5 millions.

En considérant la Turquie détachée de la région africaine, voici quels sont les principaux articles de ce commerce.

Pour l'importation, la soie grège, l'huile d'olive, le coton, les laines en masse, le cuivre pur de première fusion, les poils de chameau, etc. Pour l'exportation, les tissus de laine et de crins, le sucre, surtout raffiné, les peaux préparées, les verreries et cristaux, l'orfévrerie et la bijouterie, l'industrie parisienne, etc.

La différence entre l'importation générale et l'importation spéciale, à peu près nulle en 1831, était en 1836 d'un tiers environ, ce qui est le maximum; on en peut dire presque autant relativement à l'exportation.

Dans ce commerce, c'est le pavillon français qui domine; puis, mais à un long intervalle, vient le pavillon tiers, et enfin le pavillon turc. Il se concentre, quant à la Turquie, presque exclusivement dans le port de Constantinople; ceux de Smyrne, de Galatz, de Chypre et d'Ibraïla n'y prennent qu'une faible part.

L'échange du numéraire est assez considérable. Dans notre première période de quatre années, l'importation a été de plus de 11 millions, mais l'exportation n'a pas dépassé de beaucoup 2 millions.

Les principaux articles dont se compose notre commerce avec l'Égypte en particulier sont :

Pour l'importation, le coton, dont toutefois une grande partie ne fait que transiter; puis les cendres et regrets d'orfévre, les graines de lin, les gommes et rési-

neux exotiques, l'opium et la nacre de perle. Pour l'exportation, les tissus de laine, les peaux ouvrées, le sucre raffiné, les tissus de soie, les verreries et cristaux.

A l'entrée, presque tous les transports ont lieu sur navires français ; à la sortie, les pavillons étrangers y ont une grande part. Le port unique est Alexandrie.

L'exportation du numéraire est presque nulle ; mais l'importation s'en est élevée, dans les quatre années de notre première période, à plus de 6 millions de fr.

9) Avec la **RUSSIE**, aucun traité de commerce n'a été conclu depuis celui du 11 janvier 1787, malgré les avantages que les deux puissances pourraient s'accorder mutuellement. Dans la période décennale, la Russie a pris part directement à l'importation en France dans la proportion de 3.5 p. %, et à l'exportation dans celle de 1.4 p. %. Cette exportation rencontre de grands obstacles dans le système prohibitif de cette puissance qui frappe l'horlogerie, les bronzes, les tissus de toute espèce, les porcelaines, les verreries, etc. Nous avons dit tout à l'heure prend part directement, car la Russie fait encore le commerce avec la France indirectement, par les villes Anséatiques et l'Allemagne en général, la Prusse comprise. Avec la moyenne décennale nous comparons deux périodes postérieures :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations. . .	23,400,000	24,500,000	34,973,699
Exportations. . .	9,600,000	11,700,000	18,254,658
Totaux . . .	33,000,000	36,200,000	52,228,357

On remarque une augmentation considérable qui a profité à l'importation russe encore plus qu'à l'impor-

tation française. Le commerce spécial semble surtout avoir gagné, car la différence entre les deux genres de commerce n'est pas très considérable.

Voici la proportion de l'un à l'autre pour trois périodes différentes, importations et exportations :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	34,727,567	11,370,266	31,217,313	9,609,246
1836.	27,796,773	11,701,033	16,257,073	8,693,953
1840.	33,973,699	18,254,658	30,495,013	13,883,314[1]

Il résulte du tableau complet de la période décennale

(1) Voici quelle était, suivant des données officielles, le mouvement total du commerce de la Russie, en comprenant dans les chiffres l'importation de Finlande et de Pologne et l'exportation dans ces mêmes pays qui ont leur administration séparée (les sommes en roubles qui valent un peu plus de un franc) :

Années.	Importations.	Exportations.	Totaux.
1836.	237,251,204	283,748,233	520,999,437
1837.	251,757,177	264,485,160	516,212,337
1838.	247,715,492	313,525,687	561,241,179
1839.	249,152,466	341,898,679	591,051,145

En ne portant en ligne de compte que ce qui a été importé des pays étrangers, de même que ce qui a été exporté seulement au dehors, il faut retrancher quelques millions : ainsi, pour l'année 1838, par exemple, on aura les sommes de 243,928,385 R. et de 300,016,256 R. ; total 543,944,641 R.

L'exportation de la laine en masse s'est élevée, en 1838, à 360,706 pouds, valant 12,690,330 R. Le suif donne une somme plus que quadruple, et, avec lui, ce sont le lin et le chanvre qui forment l'article le plus recherché au dehors. Le blé (en 1839, pour 88,259,596 R.) et le bois figurent aussi pour de fortes sommes dans l'exportation russe.

L'Angleterre a placé en Russie, dans l'année 1834, pour 34

que la différence entre le commerce spécial et le commerce général, très faible dans les premières années, est allée ensuite en augmentant, et elle a été de près de la moitié en 1831; elle a été à peu près nulle en 1834; mais de nouveau très forte en 1835 et 1836. L'importation russe en France, qui, avant la Révolution, restait au-dessous de 8 millions et cependant dépassait déjà l'exportation, a beaucoup augmenté, mais d'une marche inégale; car, au lieu qu'elle était, en 1827, de 13,655,175 fr., elle s'était élevée jusqu'à 27,796,775, en 1836, et le chiffre le plus élevé, celui de 1830, est même allé jusqu'à 41,775,855 fr. L'exportation, bien moindre, a eu pour limites 6,297,178 fr., chiffre de 1831, et 11,701,035 fr., chiffre de 1836; elle a également beaucoup varié, sans qu'il en résulte finalement un grand progrès.

L'importation consiste en fruits oléagineux, en poils propres à la filature et à la chapellerie, en suif brut, en cuivre pur de première fusion, en chanvre tillé et étoupes, en fer, en potasse, en résine, en bois de construction, souvent en grains et en peaux brutes. Ce sont surtout le chanvre, le suif et le cuivre qui n'entrent qu'en partie dans le commerce spécial; le premier de ces produits surtout, qui s'achète avec avantage à Riga,

millions et demi de marchandises, consistant surtout en objets manufacturés (le coton filé à lui seul forme la plus grande partie de cette somme); elle-même achète à la Russie pour environ 110 millions de fr., surtout du lin et du chanvre, de la graine de lin, du suif, des soies de cochon, du bois, etc. L'importation du lin et du chanvre russes étaient, en 1833, de 776,000 quintaux.

devrait au contraire, avec le lin, y entrer dans une proportion infiniment plus forte. Mais il paraît que les lins et les chanvres de Russie nous arrivent en plus grandes quantités par le canal de l'Angleterre.

Les principaux articles de l'exportation sont les vins[1], les fruits de table, la garance moulue, le sel et les verreries et cristaux. Ce dernier article est à peu près le seul fourni par notre industrie manufacturière[2]. L'industrie parisienne elle-même, si propre à tenter les habitudes de luxe de la noblesse russe, n'a jamais dépassé le chiffre de 175,980 fr. qui est celui de 1836.

Indirectement, la Russie reçoit par terre beaucoup de marchandises françaises; mais le commerce direct entre les deux pays se fait par mer. A l'entrée, c'est la mer Noire qui l'emporte; à la sortie, la mer Baltique. Le pavillon russe y a la supériorité sur le pavillon français; mais la principale part revient aux tiers.

En 1840, le port d'Odessa a eu le dessus, surtout pour l'entrée; après lui venaient Kronstadt, et ensuite Riga et Vybourg.

L'échange de numéraire est presque nul.

10) La **PRUSSE** a figuré pendant la période décennale pour 3.1 p. % dans les importations, et pour 1.2 p. % dans les exportations.

Mais c'est dorénavant en sa qualité de membre et de

(1) Pour ne parler que du vin de Champagne, la Russie en achète par an, terme moyen, 280,000 bouteilles.

(2) Pour ces articles, la Russie s'adresse, au dehors, surtout à l'Angleterre, qui lui a fourni, en 1832, pour 28 millions et demi de coton filé et pour plus de 3 millions d'étoffes de coton.

chef de l'association douanière allemande, avec laquelle la France n'a encore conclu aucun traité, qu'il faudra l'envisager. Il est à désirer qu'à l'avenir les tableaux de la douane soient faits, quant à l'Allemagne, d'après ce point de vue (voir p. 193). En attendant, voici quel a été le mouvement commercial direct entre la Prusse et la France, aux trois périodes ordinaires :

	Moy. décennale	Moy. quinquennale.	Chiffre de 1840.
Importations.	21,000,000	22,300,000	20,085,623
Exportations. .	8,200,000	8,300,000	17,597,910
Totaux . . .	29,200,000	30,600,000	37,683,533

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général à trois époques différentes, importations et exportations :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	23,368,928	10,681,054	18,484,296	9,037,642
1836.	29,304,969	8,348,339	16,112,569	7,097,541
1840.	20,085,623	17,597,910	14,890,483	8,519,465

Habituellement, la Prusse importe en France beaucoup plus qu'elle n'en exporte : c'est le contraire de ce qui avait lieu avant la Révolution, où l'exportation qui, en 1789, s'est élevée jusqu'à la somme de 12,791,000 fr. était beaucoup plus que le double de l'importation. Mais une grande partie des importations ne concerne que le transit, tandis que jusqu'en 1840 presque tous les articles d'exportation étaient des produits français, circonstance qui ne s'est modifiée que dans cette dernière année où l'on a exporté, par le transit, plus de la moitié du total des exportations générales. Cependant,

dans le commerce spécial même, l'importation est encore presque le double de l'exportation. L'une et l'autre ont varié dans la période décennale : le maximum de la première, 18,540,424 fr., appartient à l'année 1828; le maximum de la seconde, 9,037,642, à l'année 1832. Le minimum de l'importation spéciale a été de 8,142,108 fr. et de l'exportation spéciale, de 6,350,309 fr., chiffres qui, l'un et l'autre, appartiennent à l'année 1831.

L'importation consiste en houille (de la Sarre), en fruits oléagineux, en fonte brute, en bois communs, en zinc, en tissus de lin et de chanvre, en graine de lin, en bestiaux, etc. Ces articles se consomment en France; mais les tissus de soie et de laine, qui forment la partie la plus considérable de l'importation ne font qu'alimenter le transit et donnent lieu à la différence que nous avons remarquée entre les chiffres des deux genres de commerce.

Les vins, les tissus de soie et de fleuret, les soies, la poterie, les verres et les cristaux, le sel, la mélasse, la garance et les chardons cordières sont les principaux articles de l'exportation.

Ce commerce se fait plus par terre que par mer, quoiqu'en 1840 des marchandises pour une valeur de 10 millions et demi aient été transportées par la seconde voie. Le pavillon prussien a le dessus dans ce commerce; celui des tiers vient après, et en troisième ligne seulement le pavillon français. C'est surtout le port de Stettin qui est le siége de cette navigation, quant à la Prusse; Dantzig vient après; Memel est en troisième et Stralsund en quatrième ligne.

L'importation de numéraire, pendant la période décennale, n'a dépassé un million que dans les années 1828 et 1829; le maximum de l'exportation était 118,500 fr., en 1832.

11) Avec les **PAYS-BAS**, la France n'avait point conclu de traité spécial de commerce avant celui du 25 juillet 1840, sanctionné et promulgué par la loi du 25 juin 1841 [1]. Le but de ce traité était d'une part l'affranchissement des navires néerlandais de nos surtaxes établies par la loi du 28 avril 1816 et la faculté d'introduire par le Rhin et la Moselle les denrées tropicales expédiées des Pays-Bas; et d'autre part le dégrèvement ou l'abaissement des droits sur plusieurs de nos marchandises à l'entrée des États néerlandais.

On sait que la Belgique (voir p. 180) s'en est séparée en 1830; depuis l'année 1831, il existe pour les Pays-Bas des données distinctes, et, nous en tenant à celles-ci, nous négligerons ici les années antérieures.

Voici quel a été le mouvement général du commerce entre la France et le royaume des Pays-Bas à trois époques différentes [2] :

(1) On trouve cette loi et tous les documents qui s'y rapportent dans les *Nouvelles Archives du commerce*, n° de juillet 1841, p. 1 et suiv.

(2) Pour comparer ce mouvement à celui du commerce des Pays-Bas dans son ensemble, nous n'avons pas trouvé de chiffres authentiques bien récents, si ce n'est quant aux navires entrés et sortis, dont ce n'est pas le lieu ici de parler. En 1834, l'importation maritime était de 652,049 tonneaux (hollandais) formant une valeur de 92,020,000 fr.; et l'exportation de 632,760 tonneaux, formant une valeur de 66,340,000 fr. Dans l'année 1826,

	Moyenne de 6 ans de 1831 à 1836.	Moyenne de 5 ans de 1835 à 1839.	Année 1840.
Importations.	7,244,911	15,400,000	28,918,861
Exportations.	19,075,657	18,600,000	21,515,961
Totaux. . . .	26,320,568	34,000,000	50,434,822

Avant notre Révolution, le mouvement commercial entre les deux pays était bien plus considérable : en 1789, le chiffre approchait de 80 millions. Cependant on remarque dans les importations hollandaises un très grand progrès qu'on regrette de ne pas retrouver dans les exportations françaises dont le chiffre, en 1839, n'était pas supérieur à celui de 1831, mais qui ont oscillé entre 15 et 21 ou 22 millions. Pendant la première période de six ans, l'exportation a toujours été supérieure à l'importation, tandis que c'est maintenant le contraire.

La différence entre le commerce général et le commerce spécial, très forte dans les premières années de la période, a ensuite diminué, mais pour devenir après plus sensible encore. Voici les chiffres relatifs à trois périodes.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	8,200,836	25,210,188	6,383,859	11,176,277
1836.	8,284,827	15,315,684	6,810,343	13,476,069
1840.	28,918,861	21,515,961	14,831,613	16,863,484

On voit qu'en 1840 les importations générales sont presque le double des importations spéciales ; dans les

la plus florissante de tout le temps de la réunion des Pays-Bas avec la Belgique, l'importation dans tous les ports néerlandais n'avait pas été au-delà de 559,337 tonneaux, valant 77,040,000 fr., ni l'exportation au-delà de 442,021 tonneaux, valant seulement 49,220,000 fr.

exportations, moins de $\frac{1}{5}$ des marchandises sont d'origine étrangère, mais ce sont surtout des objets manufacturés. Dans les marchandises françaises, les produits naturels ont le dessus sur ceux-ci.

L'importation générale consiste en tissus de soie, tabac en feuilles, fromages, indigo, fruits oléagineux, étain brut, plomb sulfuré, peaux brutes, laines en masse; ce dernier article et les fromages sont en grande partie destinés au dehors : le traité de 1840 a cependant stipulé des avantages en France, quant à ceux-ci.

L'exportation consiste en vins et eaux-de-vie ; elle a compris, en 1854, jusqu'à près de 13 millions de litres de vins de la Gironde et plus de 5 $\frac{1}{2}$ millions d'autres vins; l'exportation de l'eau-de-vie de vin s'est élevée, en 1835, à 568,222 litres. L'exportation consiste encore en tissus de soie et de coton, en articles de l'industrie parisienne, en fruits de table, en plaqués, etc. La différence entre l'exportation spéciale et l'exportation générale, en 1831, 1832 et encore en 1835, provenait des tissus de lin et chanvre et des percales de Belgique, pour lesquels la Hollande empruntait le territoire de la France.

Tout ce commerce se fait par mer, à l'exception d'une quantité assez minime qui prend la voie de terre. Les transports maritimes ont lieu, au moins pour moitié, sous pavillon français, et presque pour toute l'autre moitié sous pavillon néerlandais, de manière qu'il reste peu de chose pour les tiers. Rotterdam est le port hollandais qui prend le plus de part à ces affaires. Amsterdam reste à une assez grande distance, et après vient Dortrecht, sans compter cinq autres ports.

L'échange du numéraire se réduit à de très faibles sommes.

12) **VILLES ANSÉATIQUES** avec le **HANOVRE.** Aucun traité spécial ne régit le commerce de la France avec les trois villes de *Lubeck, Brême* et *Hambourg*, dont la dernière est incomparablement la plus importante, pour nous comme en général. Pendant la période décennale, ces villes, avec le Hanovre, avaient une part de 1.5 p. % dans les importations, et de 2.2 p. % dans les exportations. Voici le mouvement aux trois époques ordinaires :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations . .	10,000,000	10,900,000	17,063,694
Exportations. . .	15,000,000	18,400,000	24,156,552
Totaux. .	25,000,000	29,300,000	41,220,246

La proportion du commerce spécial au commerce général a été comme suit à trois époques différentes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	15,204,775	16,688,515	12,353,972	13,468,938
1836.	16,942,546	20,714,585	10,375,204	13,269,635
1840.	17,063,694	24,156,552	13,904,823	18,133,162

Comme avant la Révolution, l'exportation est bien plus forte que l'importation; mais elle n'atteint plus à la même somme. Elle a cependant fait de grands progrès depuis quinze ans, moins dans le commerce spécial que dans le commerce général. Dans les importations, la différence entre les deux genres est moins forte, quoiqu'elle soit encore environ d'un quart; et le progrès y est aussi

moins sensible. C'est en 1836 que le mouvement des affaires s'est élevé le plus haut.

L'importation consiste principalement en tissus de laine, en zinc, en plomb, en peaux brutes, en tissus de lin et de chanvre, en cuivre, en bois merrains et en engrais. Les tissus sont en grande partie pour le transit dans lequel ces villes font aussi entrer du café et autres marchandises.

Les articles d'exportation les plus importants sont les vins et eaux-de-vie (en 1839, 11,762,185 litres, valant 3,403,664 fr.), les tissus de soie, les fruits de table, la papeterie et la librairie, les huiles volatiles, le sucre brut et la mélasse, l'industrie parisienne, les fruits oléagineux, la porcelaine, les verres et cristaux, etc.

Les transports se font surtout sous pavillon français; le pavillon tiers vient après, et en troisième ligne seulement le pavillon anséatique. Hambourg fait incomparablement le plus d'affaires; Brême suit de loin, et puis viennent encore dix autres ports.

L'échange du numéraire est presque nul; le maximum de l'importation est le chiffre 482,126 fr. appartenant à 1836.

13) **DEUX-SICILES**. Le royaume de Naples et de Sicile, dont les rapports avec la France sont réglés par la convention du 28 février 1817[1], avait, pendant la période décennale, une part de 2.4 p. % dans les importations, et de 1.3 p. % dans les exportations. Voici les sommes à trois époques différentes :

(1) *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. I, p. 335 et suiv.

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations . . .	16,100,000	19,500,000	22,823,798
Exportations . . .	9,000,000	10,800,000	10,879,584
Totaux. . .	25,100,000	30,300,000	33,703,382 (1)

La proportion du commerce spécial au commerce général a été comme suit à trois époques différentes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	21,079,213	9,346,960	16,851,661	6,947,173
1836.	24,925,410	13,527,448	19,005,802	6,346,122
1840.	22,823,798	10,879,584	15,562,468	6,348,306

Le chiffre du mouvement commercial en 1836 est de beaucoup supérieur à celui de toutes les années précédentes sans exception, supérieur même à celui de 1789 où cependant l'importation était de près de 27 millions, et supérieur aussi aux toutes dernières années. Le chiffre de 1835 est au contraire très faible et n'égale pas ceux de 1787 et 1788, inférieurs cependant à la plupart des autres années de notre période décennale. Plus de la moitié de l'exportation ne consistait pas en produits français dans les années 1834, 1835 et 1836, et près d'un quart des importations ne concerne aussi que le transit. Au reste un progrès évident se fait remarquer.

L'importation consiste surtout en soies écrues ou teintes, en huile d'olives et en soufre brut, dont la quan-

(1) D'après les évaluations de M. Schubert (*Manuel*, t. IV, p. 103), le commerce total du royaume des Deux-Siciles se composerait d'environ 64 millions de fr. d'importations et d'une somme égale pour les exportations.

tité a varié, dans les quinze ou seize dernières années, de 7 $\frac{1}{2}$ millions de kilogr., à 30 $\frac{1}{2}$ millions, chiffre de 1836; elle consiste ensuite en fruits de table, en chanvre, en bois merrains, en sumac et autres feuilles tinctoriales, en os de bétail, en légumes secs, etc.

L'exportation consiste en tissus de laine, de poil et de crin, en tissus de soie et de fleuret, de coton et feutres, en peaux brutes et préparées, en sucre raffiné, en verreries et cristaux, en café, en objets de l'industrie parisienne. Les vins ne figurent pas dans les états d'exportation.

Le pavillon napolitain domine dans ce commerce, et après lui vient le français, que le pavillon tiers suit de près. C'est le port de Naples qui fait incomparablement le plus d'affaires; puis viennent ceux de Palerme, de Messine, de Girgenti et d'Alicata.

Quant au numéraire, on en a exporté pour le royaume des Deux-Siciles,

en 1834.	11,564,600 fr.
1836.	10,418,500
1840.	5,538,000

Et encore de fortes sommes dans d'autres années.

L'importation, qui, dans les deux années de 1830 et 31 réunies, a été de plus de 12 $\frac{1}{2}$ millions, n'a été depuis qu'à 1,917,000 fr. en 1836, et à 1,950,683 en 1834.

14) **MOYENNE-ITALIE**, comprenant la *Toscane*, les *États-Romains*, le duché de *Lucques*, etc. Avec aucun de ces États, la France n'a conclu de traité spécial de commerce. Leur part commune, pendant la période décennale, a été, dans les importations, de 1.6 p. %, et dans les exportations aussi de 1.6 p. %.

Nous donnons encore les sommes relatives à trois périodes :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations. . .	10,800,000	14,100,000	20,085,623
Exportations .. .	11,000,000	14,600,000	17,597,910
Totaux. . .	21,800,000	28,700,000	37,683,533

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général à trois époques différentes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	11,424,707	12,383,212	8,785,434	9,352,258
1836.	18,091,745	16,801,122	12,305,560	9,923,915
1840.	20,085,623	17,597,910	14,877,634	10,868,451

L'importance de ce commerce varie d'année en année; en 1839, il était de beaucoup supérieur à celui de toutes les autres années depuis 1821. Mais à cette dernière époque, c'est-à-dire avant le nouveau tarif, il était encore beaucoup plus considérable, l'importation était de 25,731,621 fr. et l'exportation de 26,528,639 fr., total : 52,260,260 fr., chiffre qui n'a jamais été atteint depuis. Celui de 1822 est déjà bien inférieur, et il baissa encore l'année suivante de près de moitié; il se releva en 1824, mais retomba souvent bien au-dessous de la moyenne décennale, comme en 1835, où le mouvement total ne fut que de 18 millions. L'année 1840 est restée un peu au-dessous de 1839. Le commerce spécial est d'un tiers ou d'un quart plus faible que le commerce général; la différence augmente dans la proportion du progrès.

L'importation consiste en chapeaux de paille fins et grossiers, en chanvre, en huile d'olives, en soies écrues,

en laines en masse, en potasse, en peaux brutes, en suif brut, en marbres, en bois merrains, etc. Les chapeaux, les marbres, la potasse, etc., entrent en partie dans le transit.

L'exportation consiste en tissus de soie, de coton, de laine ; en vins, mais dans une bien plus faible proportion qu'autrefois : au lieu des 9,605,661 litres de 1828, il n'en fut plus exporté en 1836 que 616,773 litres ; elle consiste de plus en sel, mais dans des quantités variables d'une année à l'autre ; puis, en sucre raffiné, en peaux préparées, en verreries et cristaux, en articles de l'industrie parisienne, etc. On exporte des tissus, des laines en masse, etc., fournis par le commerce étranger.

Dans ce commerce, la marine italienne a le dessus ; le pavillon tiers vient après, et le pavillon français seulement en troisième ligne. Livourne en Toscane, et dans les États Romains Civita-Vecchia et Ancône, sont les ports de mer qui prennent plus de part aux expéditions.

L'importation du numéraire a été de 8 ½ millions dans les quatre premières années de la période décennale réunies, et depuis assez faible ; dans les trois années 1832, 33, 34, l'exportation a été de 4,300,000 fr.

15) **SUÈDE** et **NORVÈGE.** Ces deux royaumes, réunis sur le même sceptre et dont les relations avec la France sont encore régies par les conventions de 1741 et de 1784[1], ont pris part, pendant la période décennale, à notre commerce général pour 2 p. % à l'importation et seulement pour 0.4 p. % à l'exportation.

(1) Voir le *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. III, p. 315 et suiv.

La comparaison des trois périodes constate une augmentation graduelle.

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.. . . .	12.800,000	15,900,000	16,868,767
Exportations	2,900,000	3,000,000	2,792,934
Totaux. . . .	15,700,000	18,900,000	19,661,701

La part de la Norvège est de beaucoup plus grande : la différence est peu sensible à l'exportation, mais à l'importation les deux tiers environ reviennent à ce royaume anciennement danois.

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général à trois époques différentes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	11,943,761	2,821,402	11,060,057	2,492,148
1836.	15,693,824	3,079,926	14,826,567	2,742,154
1840.	16,868,767	2,792,934	16,914,938	2,422,439

La différence n'est pas grande, comme on voit, et n'augmente pas malgré le progrès du commerce qui a été très considérable depuis 1834, et surtout en 1839 où le total des importations scandinaves a été de près de 18 millions. C'est surtout à la Norvège qu'appartient le progrès. Avant la Révolution, l'échange entre les deux pays et la France était fort au-dessous de ce qu'il est maintenant ; mais en 1835 il avait encore plus d'importance. L'année 1840 est restée au-dessous de 1839.

L'importation consiste en bois de construction (en 1839 pour près de 14 millions), en rogues de morue et de maquereau, en poissons de mer frais, secs, salés et fumés; en fer en barres, en cuivre, en résine.

L'exportation consiste en eaux-de-vie et en vins, en sel, en fruits, en mélasse, etc.

C'est surtout par des navires norvégiens que les marchandises se transportent en France ; le pavillon tiers a le dessus sur le pavillon suédois, comme sur le pavillon français, à l'entrée, mais non à la sortie. C'est par les ports norvégiens de Christiania et de Frederiksstadt qu'en 1840 la majeure partie de ces affaires ont passé ; puis par les ports suédois de Gothenbourg et de Stockholm.

L'échange du numéraire est nul.

16) Le **PORTUGAL**, y compris Madère, les îles du cap Vert et les Açores, n'a été pour la France l'objet d'aucun traité particulier de commerce. Voici le mouvement des affaires entre les deux pays :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	1,500,000	1,600,000	1,540,467
Exportations.	2,800,000	3,800,000	3,286,057
Totaux.	4,300,000	5,400,000	4,826,524[1]

Le commerce spécial est au commerce général dans la proportion suivante :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	1,071,816	1,304,359	938,617	982,623
1836.	1,664,164	3,750,618	1,237,204	2,997,565
1839.	1,678,623	3,196,905	1,413,660	2,229,771

Ce commerce, beaucoup plus considérable avant la

(1) En 1819, les importations en Portugal étaient de 105,228,041 fr., et les exportations portugaises de 79,830,233 fr. Deux périodes antérieures, 1806 et 1796, offrent un mouvement plus considérable.

Révolution, puisque les deux pays faisaient alors entre eux pour 12 à 13 millions d'affaires, n'a plus même maintenant l'importance qu'il avait jusqu'en 1822. Dans cette année, où fut rendue la nouvelle loi de douanes, les importations étaient encore de 3,760,792 fr., et les exportations de 3,207,028. Pendant la période décennale, ces chiffres ont néanmoins été surpassés encore ; car en 1835, les importations ont été de 2,005,784 fr. et l'exportation, la plus forte parmi celles dont le chiffre a été conservé, s'est élevée jusqu'à 6,966,479 fr.

Les importations consistent surtout en sel destiné en partie à la réexportation, en oranges et citrons, en fruits secs, liége brut et râpé, peaux brutes, cacao brut et en sumac.

Les exportations, en tissus de soie, de coton et de laine, en articles de l'industrie parisienne, en orfévrerie et en bijouterie, en papier, en livres et en mercerie.

Le pavillon français a de beaucoup le dessus dans les importations; dans les exportations, le pavillon portugais le suit de près, et les tiers ne viennent qu'en troisième ligne. Saint-Ubes, Lisbonne et autres ports sont les intermédiaires de ces expéditions.

L'exportation du numéraire est nul; mais on en a importé, en 1834, 588,900 fr., et en 1835, 577,460 fr.

17) Le **DANEMARK** n'est uni à la France, commercialement, par aucun traité spécial depuis ceux du 14 février 1663 et du 23 août 1742[1]. Ce dernier a été remis en vigueur par le traité signé à Copenhague le 10 juillet

(1) Voir dans le *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. I, p. 305 et suiv.

1813. Le mouvement des affaires entre les deux pays est comme suit :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	1,200,000	1,100,000	1,471,944
Exportations.	2,000,000	1,900,000	2,372,933
Totaux. . . .	3,200,000	3,000,000	4,844,877

La proportion entre le commerce spécial et le commerce général est comme suit :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	1,824,151	2,452,121	1,694,811	2,116,411
1836.	2,460,318	1,755,299	2,294,536	1,458,368
1839.	882,742	2,179,320	822,843	1,734,749

On voit que la différence n'est pas bien considérable. Ce commerce avait bien plus d'activité avant la Révolution, mais depuis 1821 il y a du progrès ; l'année la plus favorable est 1835 où l'importation est allée jusqu'à 2,842,305 fr., et l'exportation à 2,468,371 fr.

L'importation consiste surtout en graines oléagineuses, en peaux brutes, en brais gras et goudron, en engrais, en bois communs, et souvent en céréales (dans l'année 1840, 106,695 hectol.).

L'exportation consiste en vins, eaux-de-vie, fruits de table et sel.

La marine française a peu de part à ce commerce, qui se fait en partie sous pavillon danois et en partie sous pavillon tiers ; trente-huit ports y sont intéressés, mais dans une bien faible proportion, sans excepter même Elseneur, Copenhague, Kiel et Altona, les principaux.

L'échange de numéraire est peu de chose.

18) La **GRÈCE**, enfin, n'a pas encore conclu de traité

de commerce avec la France à laquelle elle est en partie redevable de son existence nationale assurée par le fameux traité du 6 juillet 1827. Elle ne figure séparément dans les registres que depuis l'année 1831 ; auparavant son commerce se confondait avec celui de la Turquie. Voici quel a été depuis son mouvement commercial :

	Moy. de six ans 1831-36.	Moy. de cinq ans 1835-39.	Année 1840.
Importations.	600,562	800,000	292,823
Exportations.	1,680,971	2,000,000	2,377,781
Totaux. . . .	2,281,533	2,800,000	2,670,604

Voici la proportion entre le commerce spécial et le commerce général :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	994,292	1,417,821	898,160	1,140,961
1836.	432,970	1,914,142	351,682	1,468,724
1839.	1,793,360	2,255,336	1,218,463	2,038,258

L'importation consiste en graine de lin, huile d'olives, en laines en masse, en éponges, etc.; l'exportation, en peaux préparées, en tissus de laine, de poils, de soie, en sucre brut, raffiné, café, poissons de mer, verrerie et cristaux, etc.

Ces échanges, encore fort insignifiants, se font en partie au moyen de la marine grecque et en partie au moyen de la française. Les tiers n'y ont presque aucune part. Syra et Spezzia sont les ports les plus importants puis Athènes, indépendamment de six autres ports.

L'échange de numéraire n'est pas tout-à-fait sans importance, mais ne tient pas uniquement au commerce ; en 1832, la Grèce en a importé 823,600 fr., en 1833,

555,540 fr.; elle en a exporté, en 1822, 799,000 fr., en 1836, 504,000 fr.

II. *Pays d'Afrique.* Ce sont, outre l'Égypte, l'Algérie et les autres États Barbaresques, ainsi que quelques comptoirs autres que les colonies françaises du Sénégal.

1) L'**ALGÉRIE**, occupée par la France depuis 1830, entretient avec elle un commerce considérable destiné à s'accroître d'année en année. Avant la conquête, elle était comprise dans les États Barbaresques, dont on a enregistré le mouvement commercial avec la France depuis 1821. C'est à partir de 1831 seulement que nous avons pour l'Algérie des chiffres séparés; mais nous ne pouvons nous dispenser de dire qu'ils ne nous inspirent pas une grande confiance, ou plutôt que ce sont les événements de la guerre encore plus que les fluctuations du commerce qui peuvent en donner l'explication. Ainsi, dans les exportations de 1835, le Tableau décennal compte 12 millions de fr. pour objets manufacturés exportés de France, somme exorbitante que les détails donnés dans les tableaux du *Commerce extérieur* (Stat. off.) ne justifient nullement, mais qui se rapporte peut-être en partie à l'habillement de nos troupes.

Quoi qu'il en soit, nous nous bornerons à reproduire les données officielles telles que l'administration les a fait imprimer.

	Moyenne décenn. de 1831 à 1836.	Moyenne quinquenn. de 1835 à 1839.	Année 1840.
Importations.	2,211,247	2,100,000	2,466,029
Exportations	12,814,916	18,700,000	31,708,054
Totaux.	15,026,163	20,800,000	34,174,083

On voit que l'Algérie n'envoie pas grand'chose à la France, mais que celle-ci ne cesse de lui expédier, non pas des articles de commerce, mais des aliments et des effets d'approvisionnement de toute espèce, et jusqu'ici malheureusement sans compensation réelle.

Ce n'est pas toutefois uniquement de France que proviennent les envois faits; les pays étrangers prennent part, dans une assez forte proportion, à nos exportations, comme on peut le voir par la différence entre le commerce général et le commerce spécial.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1831.	2,438,053	6,761,885	1,423,576	4,810,700
1833.	1,778,393	20,065,402	744,524	15,520,316
1836.	2,434,326	13,762,907	1,890,750	9,512,654
1839.	2,772,891	25,895,384	1,805,292	16,371,851

L'importation d'Alger, si faible encore, consiste surtout en peaux brutes, en laines en masse; puis en huile d'olives propre aux fabriques, importation qui, en 1834, s'est élevée jusqu'à 1,221,691 kilogr.; en peaux, en os de bétail et en futailles vides montées, marchandise qui n'est pas destinée pour la France.

Dans l'exportation, les objets manufacturés figurent presque pour moitié; mais ce sont surtout ceux-ci qui ne sont pas tous, tant s'en faut, de provenance française. L'exportation consiste de plus en vins de France, généralement autres que ceux de la Gironde. Dans trois années, ces derniers ne sont pas du tout mentionnés, et ils ne figurent que pour de faibles quantités dans les trois autres, au lieu qu'on a exporté pour Alger, en 1836,

plus de 14 millions de litres de vins moins chers. En 1840, toute l'exportation en vins de France a été de 22,326,990 litres, valant 4 ½ millions de fr. L'eau-de-vie vient après, et les autres principaux articles sont, outre les grains qu'on est quelquefois obligé de tirer de France, le sucre raffiné, les outils et ouvrages en fer, fonte, tôle, acier et fer-blanc ; puis les verreries et cristaux, la poterie et la porcelaine, les viandes salées et apprêtées, etc.

L'importation de numéraire qui ne regarde que le commerce est peu de chose, en général ; mais, en 1831, elle s'est élevée à 4,804,820 fr. ; l'exportation s'en est élevée, en 1836, au maximum de 1,643,420 fr.[1]

2) **ÉTATS BARBARESQUES** *et autres comptoirs de la côte d'Afrique.* Pour cette seconde partie du commerce africain, l'année 1831 sera également notre point de départ. Les six années jusqu'en 1836 donnent les moyennes suivantes :

	Moyenne de six ans.	Année 1840.
Importations. . . .	7,076,698	7,037,322
Exportations. . . .	4,069,727	3,684,873
Totaux.	11,146,425	10,722,195

Voici la comparaison des deux genres de commerce :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	7,300,510	4,291,365	5,418,283	2,694,764
1836.	8,114,326	3,086,704	7,695,006	2,960,852
1839.	5,016,462	3,954,328	4,472,468	2,463,795

On voit que les importations sont généralement de

(1) Nous parlerons du port d'Alger, en même temps que de nos autres ports coloniaux, à la fin de ce volume.

provenance française, mais que toutes les exportations pour la France ne sont pas destinées à y rester. Ce commerce, qui a beaucoup diminué depuis 1828, a repris en 1832. En 1822, les importations avaient été de 12,368,584 fr., et les exportations de 2,075,567 fr. Mais aucune autre année n'est approchée de celle-ci, quant aux importations, tandis qu'en 1825 les exportations étaient très près de 8 millions.

L'importation consiste surtout en huile d'olives propre aux fabriques : nous en avons reçu jusqu'à 8,188,737 kilogr. en 1827, et encore 6,870,263 kilogr. en 1832; mais seulement 457,460 kilogr. en 1839; elle consiste, de plus, en laines en masse, dont nous avons reçu en 1834 pour 3,603,076 fr., ce qui est le maximum ; puis en peaux brutes, dont, en 1836, 963,137 kilogr., etc.

L'exportation de France consiste surtout en tissus de laine, de coton, de soie, en sucre, en cochenilles, quelquefois en armes, en farines, en boissons. En 1830, on a exporté aux États Barbaresques jusqu'à 2,837,775 litres de vins de toutes sortes et 176,347 litres d'eau-de-vie de vin ; mais ces chiffres étaient exceptionnels.

C'est aussi en 1831 que l'importation de numéraire a été la plus forte (1,074,078 fr.); quant à l'exportation, ce fut l'année 1832 (2,507,800), et l'année suivante est restée peu au-dessous.

Les *côtes d'Afrique* figurent, au commerce général, en 1840, pour 962,932 fr. à l'importation, et pour 780,185 fr. à l'exportation.

Le commerce avec l'Afrique se résume donc de la manière suivante, en prenant les moyennes :

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
Algérie.	2,211,247	12,814,916	15,026,163
États Barbaresques, etc.	7,076,698	4,069,727	11,146,425
Totaux.	9,287,945	16,884,643	26,172,588
et en y ajoutant l'Égypte.	4,803,633	3,494,825	8,298,458
Totaux généraux.	14,091,578	20,379,468	34,471,046

III. *Contrées transatlantiques.* Sous cette rubrique, nous rangeons d'abord les colonies françaises, et ensuite celles des autres puissances européennes, ainsi que tous les États américains et asiatiques avec lesquels la France a des relations de commerce.

A. *Colonies françaises.* Ce sont, dans l'ordre d'importance, la Guadeloupe, la Martinique, l'île Bourbon, le Sénégal, la Guyane française, Saint-Pierre et Miquelon et Terre-Neuve, les Indes françaises. Un dixième de notre commerce maritime se rapporte à elles, si on y comprend la grande pêche. Cette proportion, qui se rapporte en particulier à l'année 1840, dépassait 13 p. % dans la période quinquennale; il y a donc eu baisse depuis.

C'est seulement par navires français que le commerce peut se faire avec nos colonies, ainsi qu'il sera dit dans la section des transports (navigation).

1) La **GUADELOUPE**, à elle seule, figure dans le commerce général pour l'importation au 10e rang et pour l'exportation au 8e; pendant la période décennale, elle a participé pour 3.5 p. %, c'est-à-dire dans la même proportion que la Russie, à la première, et pour 2.4 p. %, ou dans une proportion plus forte que celle

des villes Anséatiques à la seconde. Voici le mouvement commercial propre à cette colonie :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	23,400,000	22,200,000	20,332,506
Exportations.	17,000,000	16,800,000	16,806,836
Totaux.	40,400,000	39,000,000	37,139,342

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général à trois époques différentes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	23,366,978	22,908,491	24,103,314	22,491,104
1836.	23,641,254	20,203,758	18,687,145	19,944,707
1839.	25,275,902	14,726,257	18,707,417	14,559,977

La différence, comme on voit, est peu de chose, surtout à l'exportation. Le mouvement commercial a varié d'une année à l'autre, mais sans marquer de progrès réel ; car le chiffre de l'année 1824 était déjà supérieur à la moyenne la plus élevée. Cependant, en comparant cette dernière aux chiffres de 1786 et 1788, que l'on trouve dans la Statistique officielle (*Commerce extérieur*, p. 166), on reconnaît un progrès très grand, puisque, dans les exportations, il est du triple, et dans les importations de près de moitié.

L'importation consiste en sucre, en café, en bois de teinture et d'ébénisterie, en rhum et tafia, etc. Le maximum du sucre importé est 40,575,869 kilogr., chiffre de 1831, et depuis 1826 il n'a jamais été au-dessous de 30 millions. Le chiffre du café n'était, en 1835, que de

498,573 kilogr.; en 1836, il est remonté à 915,354; le maximum, 1,300,000 kilogr., appartient à l'année 1825.

L'exportation consiste en vins et autres boissons, en farines, en poissons de mer, en outils et ouvrages en fer, fonte, tôle, fer-blanc, acier, etc., en orfévrerie et bijouterie, en viandes salées et apprêtées, en tissus de lin et de chanvre, en tissus de coton, etc. Voici les chiffres de quelques articles d'exportation, dans les deux années 1827 et 1836 :

	1827.	1836.
	Litres.	Litres.
Vins de la Gironde	1,106,018	709,184
— d'ailleurs	1,548,526	2,849,187
Eau-de-vie de vin.	83,552	67,795
Autres boissons.	522,101	338,170
Boissons en général	3,260,197	3,964,336
	Kilogr.	Kilogr.
Farines.	4,337,730	3,882,688
Poissons de mer	1,014,954	1,446,634
Tissus de lin et de chanvre.	224,847	177,341
— de coton.	135,230	209,966

L'échange du numéraire entre la France et sa colonie de la Guadeloupe est peu de chose, surtout à l'exportation; la moyenne de l'importation est à peine 500,000 fr. Le maximum, chiffre de 1833, est de 784,150 fr.

2) La **MARTINIQUE**, en ce qui concerne son importance commerciale, vient presque immédiatement après la Guadeloupe. La part qu'elle a prise au commerce général, pendant la période décennale, était de 2.8 p. % à l'importation, et de 2.4 à l'exportation. Voici tout le mouvement entre cette colonie et la métropole :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	18,200,000	15,900,000	15,390,374
Exportations.	17,000,000	15,900,000	20,954,921
Totaux.	35,200,000	31,800,000	36,345,295

Il y a peu de différence entre le commerce général et le commerce spécial.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	16,955,541	21,259,168	16,403,337	19,260,640
1836.	15,428,532	15,655,825	13,175,303	15,068,436
1839.	17,276,995	16,506,901	14,104,297	16,366,228

Ce commerce, loin de faire des progrès, semble aller en diminuant, car c'est de 1826 à 1829 qu'il a de beaucoup dépassé la moyenne décennale, et il est toujours resté au-dessous, si ce n'est en 1840. Le chiffre de ces bonnes années est au reste encore au-dessous de celui de 1786 et 1788.

L'importation de la Martinique en France se compose de sucre, de café, de bois de teinture, de rhum et tafia, etc. Le maximum du sucre importé, environ 31 millions de kilogr., appartient à l'année 1826; 1836 et surtout 1833 sont les années les moins avantageuses sous ce rapport : le minimum a été de 21,701,398 kilogr.

L'exportation consiste en vins, farines, bois feuillards, poissons de mer, huile d'olives comestible, viandes salées et apprêtées, beurre, savon, chandelles de suif, outils et ouvrages en fer, fonte, tôle, fer-blanc et acier, orfévrerie et bijouterie, tissus de lin et de coton, etc. Voici le chiffre de quelques-uns de ces articles :

	1827.	1836.
	Litres.	Litres.
Vins de la Gironde.	969,910	521,307
— d'ailleurs.	3,389,721	3,153,252
Eau-de-vie de vin	378,785	192,969
Autres boissons.	1,162,640	430,532
Total des boissons.	5,901,056	4.298,060
	Kilogr.	Kilogr.
Farines.	5,445,350	4,234,020
Poissons de mer.	1,069,865	1,236.696
Tissus de lin et de chanvre	250,656	117,950
— de coton.	147,713	137,471

L'exportation du numéraire est à peu près nulle; mais l'importation dépasse souvent 500,000 fr. et s'est élevée en 1831 jusqu'à 1,151,555 fr.

3) L'**ILE BOURBON** n'a déjà plus tout-à-fait la même importance; pendant la période décennale elle figurait dans le commerce général pour 2.2 p. % à l'importation, et pour 1.2 p. % à l'exportation. L'ensemble du mouvement est comme suit :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations. . . .	14,900,000	17,500,000	16,485,470
Exportations	8,500,000	9,800,000	10,100,917
Totaux.	23,400,000	27,300,000	26,586,387

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	14,911,818	5,537,403	13,741,213	5,171,978
1836.	16,134,257	7,569,044	13,472,185	7,170,459
1839.	21,229,053	11,658,628	16,548,543	11,388,629

On voit que l'ile Bourbon n'importe pas seulement

pour la consommation de la France, mais qu'une partie passe à l'étranger. Depuis 1828, son commerce a beaucoup augmenté, et les années les plus brillantes ont été 1840, avec 27 millions et demi (16,485,470 fr. pour l'importation, et 10,100,917 fr. pour l'exportation), et 1829 qui a donné un mouvement total de près de 31 millions (14,235,538 fr. pour l'importation, 16,664,005 fr. pour l'exportation).

L'importation se compose surtout de sucre, de café et de girofle. Voici les chiffres pour les deux années extrêmes de la période décennale :

	1827.	1836.
	Kilogr.	Kilogr.
Sucre brut autre que blanc. . . .	6,667,299	18,173,092
Café.	2,305,876	990,013
Girofle.	547,976	270,127

Le maximum de l'importation du sucre a été de 20,229,597 kil., chiffre de 1835; celui de 1840 en approche; en 1825, elle n'était encore que de 4,806,448 fr.

L'exportation consiste en vins, en bois de construction, en orfévrerie et bijouterie, en poissons de mer, viandes salées et apprêtées, outils, savons, verreries et cristaux, etc. Voici les chiffres des principaux articles :

	1827.	1836.
	Litres.	Litres.
Vins de la Gironde.	1,339,504	1,668,333
— d'ailleurs.	1,529,843	1,218,658
Eau-de-vie de vin	67,089	39,499
Autres boissons.	151,430	137,157
Total des boissons. . . .	3,087,866	3,063,647

	Fr.	Fr.
Bois de construction	1,457,781	235,690
	Kilogr.	Kilogr.
Poissons de mer.	49,583	130,740
Viandes salées et apprêtées. . . .	64,464	232,278
Tissus de coton.	55,395	71,616

L'échange du numéraire est peu considérable; cependant deux fois dans la période décennale l'exportation en a dépassé la somme de 500,000 fr.

4) Le **SÉNÉGAL** vient à une longue distance après l'île Bourbon. Avant la Révolution, les affaires que le commerce français faisait sur la rivière de Gambie avaient plus d'importance.

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations	2,800,000	3,600,000	4,354,562
Exportations	4,300,000	7,200,000	7,478,350
Totaux . . .	7,100,000	10,800,000	11,832,912

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général à trois époques :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	2,595,428	2,502,955	2,025,755	2,203,151
1836.	2,890,771	6,123,166	2,154,751	2,963,493
1839.	5,008,628	8,596,451	1,868,795	5,334,030

La différence est assez grande dans les exportations; elle est d'environ $\frac{1}{5}$ dans les importations. Ce commerce est en progrès, l'exportation de France n'a jamais été si forte depuis 1815; mais l'importation s'était déjà élevée à 3,448,115 fr., chiffre de 1828, dépassé seulement par ceux des dernières années.

Elle consiste particulièrement en gommes exotiques, dont on a importé du Sénégal, en 1828, 1,782,788 kilogr.; en 1831, 1,975,615; en 1836, 1,640,210, et en 1839, 2,821,548 kilogr., ce qui est le maximum. Le surplus de l'année 1828 consistait en 1,035,260 kilogr. de bois d'ébénisterie, chiffre qui n'a plus été atteint depuis, et en 214,628 kilogr. de peaux brutes, chiffre qui peut être regardé comme la moyenne de cette importation.

L'exportation consiste en vin, eau-de-vie, farine, tissus de coton, vitrifications en grains percés, outils, armes, bois de construction, etc.

L'échange de numéraire est peu considérable.

5) La **GUYANE FRANÇAISE**, dont le traité d'Utrecht a mal défini les limites, a offert le mouvement suivant :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	2,400,000	2,700,000	3,645,336
Exportations.	2,100,000	2,700,000	2,643,212
Totaux . . .	4,500,000	5,400,000	6,288,548

Voici la proportion du commerce spécial au commerce général à trois époques :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1832.	2,000,528	2,027,046	1,671,963	1,944,779
1836.	3,051,555	2,758,345	1,988,352	2,675,162
1839.	2,824,269	2,815,736	1,261,518	2,682,273

Dans les exportations, la différence est presque nulle; mais une partie des importations n'entre pas dans la consommation française. Ce commerce est en progrès ; l'année 1840 en offre le maximum, bien supérieur sur-

tout aux chiffres relatifs aux temps qui ont précédé la Révolution, ainsi qu'on peut en juger par les deux années suivantes :

	Importations.	Exportations.
1786.	919,000	578,000
1787.	539,000	807,000

L'importation consiste en sucre brut autre que blanc dont, en 1840, année du maximum, la colonie de Cayenne nous a fourni 2,144,445 kilogr.; en coton, en laine, en bois d'ébénisterie et en rocou.

L'exportation consiste en tissus de coton, de lin et de chanvre, en vins et autres boissons, en farines, en poissons de mer, etc., en outils et ouvrages en fer, fonte, tôle, fer-blanc, acier, etc.

L'échange du numéraire est nul ou peu s'en faut.

6) Avec les **INDES FRANÇAISES** le mouvement commercial, aujourd'hui bien peu considérable, et qui offrait des chiffres plus élevés de 1821 à 1825, donne les moyennes suivantes, dépassées cependant en 1839 :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	2,300,000	3,200,000	3,975,903
Exportations.	400,000	300,000	481,586
Totaux . . .	2,700,000	3,500,000	4,457,489

Les importations consistent principalement en poivre et piment, indigo, salpêtre brut, coton en laine et tissus de coton à carreaux.

Le vin, l'eau-de-vie, les verreries, cristaux et bouteilles sont les principaux articles d'exportation.

L'échange du numéraire est insignifiant.

7) Enfin avec **SAINT-PIERRE ET MIQUELON ET TERRE-NEUVE,** ce n'est pas seulement un commerce que l'on fait, on en rapporte surtout de riches produits d'une pêche abondante. Grâce à cette dernière, de tristes bancs de sable de l'Amérique du Nord prenuent pour nous une grande importance ; mais comme on a tenu compte ailleurs du produit de la pêche, il en faut défalquer ici le chiffre du total des importations et des exportations. Ainsi réduite, la première est presque nulle; mais la seconde présente encore environ 2 millions ou 2 millions et demi. L'exportation consiste surtout en vins, eau-de-vie de vin et autres boissons, en pain et biscuit de mer, en farines, en viandes salées et apprêtées, en sel, dont les pêcheurs ont emporté, en 1835, 32,302,405 kilogr., en cordages de chanvre, en futailles vides, etc.

L'échange du numéraire est nul.

* * *

En résumé, le mouvement commercial entre la France et ses colonies transatlantiques a offert, pendant la période décennale, les chiffres suivants, placés dans l'ordre de l'importance de chaque colonie (sommes en fr.).

	Total du mouvement.	Importations.	Exportations.
La Guadeloupe. . . .	40,400,000	23,400,000	17,000,000
La Martinique	35,200,000	18,200,000	17,000,000
L'île Bourbon.	23,400,000	14,900,000	8,500,000
Le Sénégal.	7,100,000	2,800,000	4,300,000
A reporter.	106,100,000	59,300,000	46,800,000

Report. . .	106,100,000	59,300,000	46,800,000
La Guyane française.	4,500,000	2,400,000	2,100,000
Les Indes françaises.	2,700,000	2,300,000	400,000
Saint-Pierre, Miquelon et Terre-Neuve.	2,292,687	37,398	2,255,289
Totaux.	115,592,687	64,037,398	51,555,289

Ce mouvement, ainsi qu'on a pu le voir, s'est beaucoup accru depuis : il a été comme suit pendant la période quinquennale de 1835 à 1839 (en francs) :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
Au profit de la métropole.	53,900,000	51,300,000	105,200,000
En tout.	70,300,000	55,000,000	125,300,000[1]

B. *Puissances ou Colonies étrangères* en Amérique et en Asie. Le vaste continent asiatique n'a pour nous qu'une assez faible importance commerciale, bien que le progrès se fasse aussi vivement sentir de ce côté. Voici, d'après un tableau de la Statistique officielle (*Commerce*

(1) Nous reviendrons sur nos colonies à propos de la navigation. Mais voici quelques points de comparaison empruntés à différentes possessions coloniales d'autres puissances. On y verra leurs importations et leurs exportations, ainsi que le mouvement total des affaires (valeurs en millions de fr.) :

	Importations. en général.	Exportations en général.	Importat. au profit de la métropol.	Exportat. au profit de la métropol.
Possess. de la comp. des Indes orient. (en moy.)	175	295	67	80
Possess. de la couronne Britannique. (en moy.)	462	562	215	387
Ile de Java (en 1839) . .	80	136	7	110
Colonies portugaises en 1836.	24	31	1.3	9

extérieur, p. 186), les chiffres de ce commerce pour quatre années différentes :

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
1825.	1,673,908	3,844,007	5,517,915
1830.	19,025,352	4,361,846	23,387,198
1835.	30,924,617	5,837,593	36,762,210
1836.	37,555,416	7,538,627	45,094,043

Cet énorme accroissement n'a guère profité qu'à l'importation : nos débouchés en Asie ont pris fort peu d'extension, mais un marché de plus en plus vaste s'ouvre parmi nous aux marchandises asiatiques. Ce sont particulièrement les épices, le café, le cacao, le thé, les riches tissus de cachemyre, etc.

L'Amérique est pour nous d'une tout autre importance, même en ne parlant plus de nos colonies. C'est une puissance de l'Amérique qui se place au premier rang pour nos relations commerciales avec tous les pays du dehors. Ce marché, déjà si précieux (voir p. 169), gagne encore tous les jours en importance.

Il faut maintenant passer en revue tous les États et colonies étrangères qui prennent part au commerce transatlantique de la France, soit en Asie, soit en Amérique, en les rangeant également suivant l'ordre de leur importance relative.

1) Les **ÉTATS-UNIS** de l'Amérique du Nord sont cette puissance étrangère qui occupe le premier rang parmi toutes, relativement aux affaires qu'elles font avec la France. Aujourd'hui un sixième au moins des exportations indigènes de celle-ci est transporté à cette destination, et un septième des exportations des États-

Unis est en revanche pris par la France. Dans le commerce général, l'Union prenait déjà part, pendant la période décennale, à l'importation pour 12.5 p. % et à l'exportation pour 17.3 p. %, tandis que la part de l'empire britannique, comme nous l'avons vu, n'était que de 5.7 p. % à la première et de 15 p. % à la seconde. Voici le mouvement total entre la France et l'Union, tel qu'il a eu lieu à trois époques différentes (valeurs en fr.) :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations. . .	83,700,000	99,200,000	175,829,329
Exportations. . .	121,000,000	163,500,000	136,119,771
Totaux.	204,700,000	262,700,000	311,949,100 [1]

Les relations commerciales de la France avec les États-Unis sont réglées par le traité du 24 juin 1822, et par celui du 4 juillet 1831 [2]. En vertu du premier de ces traités, les droits différentiels imposés sur les pavillons étrangers, pour le transport direct des marchandises, ont été abolis et remplacés par un droit de tonnage égal, fixé à 5 fr. d'un côté et à 94 cents de l'autre. Par le

(1) Nous avons donné, p. 62, le chiffre du total des importations et des exportations des États-Unis pour les années 1839 et 1840. Relativement à la dernière, voici une variante que nous trouvons dans le chiffre : imp., 571 millions; exp., 705 millions; mouvement total, 1,276 millions. Contrairement aux habitudes des États-Unis, ce chiffre de leurs exportations dépasse de beaucoup le chiffre de leurs importations; ce qui annonce qu'ils travaillent à se libérer de leurs engagements envers l'Europe.

(2) Voir dans le *Recueil des traités de commerce et de navigation*, 1re partie, t. Ier, p. 516 et suiv. ; et *Annuaire* de Lesur, pour 1822, appendice, p. 633.

second, les États-Unis ont consenti à admettre, pendant dix ans, les vins français sur un pied plus favorable qu'auparavant; en retour, la France a abandonné les droits qu'elle fondait sur l'art. 8 du traité de cession de la Louisiane, article qui assurait aux navires français les avantages de la nation la plus favorisée dans tous les ports louisianais; et elle a consenti à abaisser les droits qui frappaient les cotons *long staple*, au niveau des droits payés par les autres espèces. Cependant ces relations viennent de recevoir une grave atteinte. Un acte de 1832 avait exempté les soieries et autres articles d'importation française du paiement de 20 p. % de droits, maximum établi aux États-Unis; mais une loi de douanes, adoptée en septembre 1841, les assujettit au contraire à ce droit de 20 p. %, en supprimant toute exception.

Les chiffres suivants relatifs à quatre époques différentes feront connaître la proportion du commerce spécial au commerce général.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1827.	72,538,258	80,791,628	53,236,529	76,212,908
1832.	89,359,685	87,630,912	64,927,160	58,558,925
1836.	110,769,640	238,874,057 [1]	81,464,116	158,737,819
1838.	132,795,688	170,698,032	101,247,820	119,723,806

(1) D'après les états officiels des États-Unis, leurs importations en France étaient, en 1836, de 20,939,100 dollars (113,489,922 fr.) et leurs exportations de France de 38,615,417 dollars (209,295,560 fr.). Le dollar à 5 fr. 42 c. La différence provient des bases différentes d'évaluation.

Voici ensuite, pour la même époque, le commerce des États-

On voit qu'il y a une assez grande différence, surtout à l'exportation, et que plusieurs autres pays d'Europe et d'Amérique prennent indirectement part à ce commerce, dans la proportion de près d'un tiers.

Avant la révolution de 1789, tout le mouvement commercial de la France avec les États-Unis n'avait jamais dépassé 16 millions de fr.; en 1821, il approchait déjà de 70 millions, et depuis, malgré quelques revirements et des crises qui l'ont profondément ébranlé, il n'a fait que s'accroître. L'année du maximum est 1836, offrant un total de près de 350 millions de fr. Nous donnons les chiffres exacts de cette année, comparés, pour le commerce général, à ceux des trois années suivantes (on connaît déjà le chiffre de la quatrième, 1840).

	Importations.	Exportations.	Total du mouvement.
1836.	110,769,640	238,874,057	349,643,697
1837.	117,737,924	98,615,390	216,353,314
1838.	132,795,688	170,698,032	303,493,720
1839.	99,206,308	204,591,434	303,797,742

En 1837 a commencé aux États-Unis la crise des banques: le chiffre de cette année est tombé bien bas; mais 1838 est de nouveau supérieur à toutes les années antérieures à 1836, et la hausse a depuis continué.

L'année 1840 est plus forte de 77 p. % que 1839,

Unis avec la Grande-Bretagne, séparément et aussi en comprenant ses colonies :

	Importations.	Exportations.
Grande Bretagne seule. . .	75,761,713 doll.	55.302,403 doll.
	410,628,484 fr.	299,739,024 fr.
Tout l'empire Britannique.	86,022,915 doll.	64,487,682 doll.
	466,244,199 fr.	349,523,236 fr.

quant à l'importation ; mais pour l'exportation, il y a une diminution de 33 p. %, qui affecte le commerce spécial comme le commerce général. Cependant la part des États-Unis dans le commerce de la France est toujours de 15 centièmes. L'année 1838 offre le maximum des importations en France qui ont continué d'augmenter, car, à défaut d'argent, il a bien fallu payer en marchandises le commerce français ; les exportations de France aux États-Unis ont fortement diminué au contraire ; mais néanmoins les chiffres de 1838 à 1840 ne sont inférieurs qu'à 1836 et 1835.

De 1825 à 1830, les importations et les exportations se sont à peu près balancées ; il en a été de même en 1832. Mais en 1831 la différence en faveur de la France est déjà énorme, et elle le devint plus encore en 1835 et 1836. Nous achetons beaucoup aux États-Unis, mais nous leur vendons bien plus encore (voir p. 169).

L'importation peut se subdiviser de la manière suivante relativement à trois époques différentes :

	1832.	1836.	1839.
Mat. nécess. à l'industrie.	75,144,258	102,054,249	94,308,080
Objets de consomm. natur.	13,491,688	5,700,997	3,420,276
— — fabr.	723,739	3,014,394	1,477,952

Le coton y entre presque pour les $\frac{3}{5}$ (voir p. 90) ; il en a été importé, en 1834, 37,053,769 kilogr. ; en 1835, 40,210,122 ; en 1836, 47,236,741 ; en 1837, 46,775,749 ; en 1838, 56,577,450 ; en 1839, 43,296,928 kilogr. Cette dernière quantité, qui avait une valeur de 78 millions, formait ainsi 78.5 p. % de l'importation tout entière. C'est principalement du coton courte soie,

Aucun autre article de commerce n'approche de l'importance de celui-ci ; cependant, en 1839, le tabac en feuilles a dépassé la valeur de 8 millions de fr.; c'étaient près de 6 millions de kilogr., chiffre bien supérieur à celui de chacune des dix années précédentes, mais inférieur cependant à l'importation antérieure à l'année 1789 où le monopole du tabac n'existait pas dans toute la France. La cochenille s'est élevée à près de 2 millions de fr., le riz à un million et demi ; les fanons de baleine égalaient à peu près cette dernière somme ; enfin la potasse et les chapeaux en fibres de palmiers dépassaient encore 1 million de fr.

Quant au poids, voici celui des principaux articles d'importation qui viennent après le coton, empruntés aux états de trois années et exprimés en kilogr. (sauf le bois merrain) :

	1834.	1835.	1836.
Bois de teinture.	4,215,485	4,029,236	1,987,192
Bois merrains (pièces). .	3,413,842	3,932,635	3,485,928
Riz.	3,845,263	3,676,040	5,170,734
Tabac.	3,456,579	2,271,989	4,781,686
Potasse.	2,678,814	1,195,587	1,786,784
Café.	3,880,653	1,977,716	2,118,573
Sucre brut, blanc et terré.	2,185,518	68,601	1,111,703

On peut y ajouter le quercitron, le cacao, la cochenille, le thé, et, dans certaines années, la farine. Une grande partie du coton, du tabac, du café, du riz, presque tout le sucre et aussi toute la viande salée qu'on importe ne sont pas destinés à entrer dans la consommation française.

L'exportation se subdivise ainsi (commerce général) :

	1832.	1836.	1839.
Objets manufacturés. .	73,462,882	206,185,263	167,875,165
Produits naturels . . .	14,168,030	32,688,794	36,716,269

On voit combien elle a fait de progrès jusqu'en 1836. Les tissus de soie (voir p. 142) en forment le principal article qui montait, en 1839, à une valeur de 98,015,996 fr., c'est-à-dire à près de 48 p. % de l'exportation (commerce général) tout entière (voir p. 238). Nous ajouterons la valeur en francs et la proportion des autres articles les plus importants de la même année.

Tissus de laine.	19,831,519	9.7 p. %
— de coton.	12,617,842	6.2
Vins	7,956,114	3.9
Batiste et linon.	6,647,840	3.2
Soies teintes.	6,375,165	3.1
Peaux ouvrées.	6,187,920	3.0
Poils de lapin, de lièvre et de castor.	5,655,600	2.7
Mercerie et modes	5,164,533	2.5
Poterie, verres, cristaux. .	4,566,031	2.2
Eaux-de-vie.	3,003,578	1.4

Dans l'ordre des quantités, les principaux articles, suivant les états des mêmes trois années que celles de l'importation, étaient :

	1834.	1835.	1836.
	Litres.	Litres.	Litres.
Vins de la Gironde.	2,622,551	5,056,754	5,016,781
— d'ailleurs.	5,266,945	8,762,314	9,109,637
— de liqueur.	1,658,747	1,845,467	2,171,656
Eau-de-vie de vin	2,727,775	5,024,830	3,950,479

	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
Fruits de table et oléagineux.	620,331	2,026,320	2,522,042
Verreries et cristaux.	978,253	2,242,015	2,852,146
Tissus de soie.	484,484	865,525	1,055,956
— de coton.	340,789	878,781	928,394
— de laine.	493,367	637,557	714,166
Porcelaine.	261,273	430,571	671,752
Huile d'olive comestible. .	207,250	342,545	952,780
Papier.	355,223	426,234	469,375
	Grammes.	Grammes.	Grammes.
Orfévrerie et bijouterie. . .	367,251	488,260	1,009,778
	Francs.	Francs.	Francs.
Modes.	575,159	1,149,747	2,125,407
Industrie parisienne.	625,800	1,360,300	1,516,170

Les tissus sont en partie de provenance étrangère, de même que les soies teintes, qui toutefois ne forment pas un article considérable. Il en est de même de l'orfévrerie et bijouterie et de quelques autres articles d'exportation.

Ce commerce, qui se fait uniquement par mer où la vapeur raccourcit insensiblement les distances, alimente incomparablement plus la navigation américaine que la navigation française, ainsi qu'on peut en juger par les chiffres suivants du tonnage général des navires français, américains ou autres, qui y prennent part.

ENTRÉE.

	Tonnage français.	Tonnage américain.	Tonnage tiers.
1837.	23,279	99,504	3,212
1838.	16,733	129,024	1,242
1839.	18,381	101,182	820
1840.	25,251	151,766	433

SORTIE.

1837.	13,323	64,580	6,440
1838.	12,691	68,622	3,819
1839.	20,824	61,161	4,353
1840.	14,291	81,326	3,209

La Nouvelle-Orléans est le port où ces affaires passent principalement; après lui vient, à peu de distance, New-York; puis, mais pour de faibles quantités, Mobile, Charlestown, Savannah et douze autres ports.

L'échange du numéraire entre les deux pays est très considérable. Les sommes qui en ont été déclarée à las sortie de France étaient, en 1834, 9,061,140 fr., et, en 1836, jusqu'à 25,019,600 fr.; mais l'exportation a été presque nulle dans les autres années de la période décennale; en 1839 et 1840, elle figure dans les états pour 3 millions et 3 millions et demi. A l'entrée, les sommes sont généralement bien plus fortes; voici celles des principales années : 1835, 5,199,216 fr.; 1829, 9,517,600; 1827, 10,913,090; 1839, 15,847,970; 1828, 19,620,800; 1840, 20,606,692; 1831, 29,016,930.

2) **INDES ANGLAISES, NOUVELLE-GALLES MÉRIDIONALE**, etc. Cette portion des colonies anglaises a figuré, pendant la période décennale, au commerce général, pour 3.1 p. % dans les importations, et pour 0.7 dans les exportations. Voici le mouvement :

	Moyenne décenn.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Importations.	21,000,000	26,500,000	33,762,473
Exportations.	5,300,000	4,400,000	4,841,686
Totaux. . .	26,300,000	30,900,000	38,604,159

Les chiffres suivants établissent la proportion du commerce spécial au commerce général, à trois époques différentes :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1827.	9,481,524	5,215,174	8,251,824	5,082,631
1836.	28,895,943	6,007,940	18,569,350	5,189,603
1839.	30,325,158	5,698,169	18,051,473	3,568,597

On voit que l'importation spéciale reste beaucoup au-dessous de l'importation générale. Les exportations de France sont peu considérables, en comparaison de ce qu'on y importe. Les matières nécessaires à l'industrie composent cette importation presque à elles seules, tandis que les produits naturels entrent presque pour moitié dans l'exportation. En 1825, toute l'importation n'était que de 185,234 fr., nous ne savons pour quelle raison, cette année étant la première dans les tableaux officiels.

Les principaux articles d'importation sont : l'indigo, le poivre et le piment, le coton, le café, le salpêtre brut, le cachou, la laque, le curcuma, la cannelle, la carthame, etc.

Les principaux articles d'exportation sont : la papeterie avec la librairie, les tissus de soie, les vins et eaux-de-vie de vin, les verreries et cristaux, l'or battu, tiré, laminé et filé, la parfumerie, l'essence de térébenthine, etc.

Ce commerce se fait presque uniquement par navires français, et en majeure partie par l'intermédiaire de Calcutta ; les ports de Madras et de Bombay y prennent

une part beaucoup plus faible ; Sincapour et surtout Sidney ne figurent guère que pour mémoire dans les registres.

L'échange du numéraire est sans importance.

3) Le **BRÉSIL**, avec lequel la France a conclu un traité de commerce et de navigation, en date du 8 janvier 1826[1], devient pour elle de plus en plus important. Dans la période décennale, il n'a encore pris part au commerce général de la France que dans la proportion de 1.5 p. % à l'importation, et de 2.2 p. % à l'exportation ; mais depuis, la proportion de la dernière est devenue beaucoup plus forte ; car le Brésil importe chez nous beaucoup moins qu'il n'en exporte. Voici les chiffres du mouvement :

	Moyenne décennale.	Moyenne quinquennale.	Année 1840.
Importations.	10,200,000	9,700,000	9,755,619
Exportations.	15,000,000	22,700,000	29,821,599
Totaux.	25,200,000	32,400,000	39,577,218

Voici l'état du commerce général et du commerce spécial pendant quatre années :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	10,034,472	25,220,789	5,821,704	16,378,367
1837.	10,766,201	21,405,902	6,380,752	12,504,469
1838.	9,485,624	22,957,381	5,412,653	13,053,637
1839.	8,236,431	22,443,445	6,050,077	13,925,749

C'est l'année 1840 qui offre le maximum du mouvement, et d'un mouvement profitable surtout à la France ; car, du reste, on voit que près de la moitié des marchan-

(1) Voir Lesur, *Annuaire* pour 1826, appendice, p. 20.

dises importées ne sont pas destinées à la consommation française, et environ deux tiers de l'exportation consistent en marchandises autres que françaises. Les exportations, presque balancées autrefois par les importations, les dépassent aujourd'hui de beaucoup. Tout ce commerce est en grand progrès; car, avant 1827, le mouvement total n'a jamais atteint 20 millions, et maintenant il est presque du double. Il y a peu d'années, l'importation consistait surtout en pierres précieuses; mais, depuis 1830, cet article ne figure plus dans les registres officiels; aujourd'hui, les principaux articles sont : le coton, les peaux brutes, le café, le cuivre pur de première fusion, ou d'après les quantités telles qu'on les trouve dans les états de trois années (quantités en kilogr.):

•	1834.	1835.	1836.
Café.	1,868,292	1,118,055	3,251,423
Coton et laine	1,278,966	1,269,245	1,788,604
Sucre brut, blanc et terré.	845,435	1,796,292	200,494
Bois d'ébénisterie.	844,319	445,643	1,130,329
Peaux brutes.	2,120,582	1,204,369	1,162,506
Cacao brut.	719,263	256,569	459,024

Dans l'exportation figurent les tissus de soie et ceux de coton : ceux-ci ont dépassé, en 1840, au commerce général, 10 millions et demi de fr., chiffre dans lequel toutefois la France n'était intéressée que pour 1,200,000 fr.; les premiers formaient une valeur de plus de 6 millions au commerce général et de 4 millions au commerce spécial; puis venaient les peaux ouvrées, les vins, les tissus de laine, le papier avec les livres et les gravures, etc. Notre exportation de vin au Brésil s'élevait aux quan-

tités suivantes de litres (sans compter les vins de liqueur):

	1837.	1838.
Vins ordinaires en futailles de la Gironde.	628,250	437,718
— — autres. . . .	5,120,569	9,326,399
— en bouteilles, de la Gironde	44,423	13,440
— — autres. . . .	113,142	110,084
	5,906,384	9,887,641

Ces quantités varient d'année en année, mais en gardant la même proportion : le total était, en 1836, de 8,973,797 litres; en 1835, de 8,446,827; en 1834, de 8,719,897; et, en 1833, année du maximum, même de 12,420,724 litres ; en 1840, il n'a pas atteint 6 millions. Ajoutons encore que la sellerie est un article de près de 400,000 fr.

Ce commerce se fait surtout au moyen de la marine française; cependant les pavillons tiers y prennent aussi une forte part. Rio-Janeiro en est le centre ; puis viennent Fernambouc et Bahia ; puis Para et trois autres ports.

L'échange de numéraire n'est pas en proportion de ce commerce. A l'entrée, le maximum, dans la période décennale, a été de 3,480,000 fr. (1830) ; six années sur dix n'ont pas atteint un million. A la sortie, le maximum, qui appartient à 1836, n'a été que de 328,600 fr.

4) Le **MEXIQUE** n'a guère donné d'extension, depuis vingt ans, à son commerce avec nous : aussi aucun traité de commerce n'a-t-il été conclu avec cet État encore livré à l'anarchie et qui n'est pas définitivement consti-

tué[1]. Pendant la période décennale, il a figuré au commerce général pour 1 p. % dans l'importation, et pour 2.2 p. % dans l'exportation. Voici le mouvement à différentes époques :

	Moyenne décennale.	Moyenne quinquennale.	Année 1840.
Importations.	6,500,000	6,800,000	7,388,789
Exportations.	15,000,000	11,300,000	13,994,084
Totaux	21,500,000	18,100,000	21,382,873

Ces chiffres se rapportent en grande partie au commerce spécial, dont voici la proportion relativement au commerce général :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	8,703,985	9,499,806	3,129,490	7,543,805
1837.	29,400	9,637,652	23,393	8,203,268
1838.	4,415,076	8,106,536	3,388,900	6,494,260
1839.	4,578,585	11,342,314	1,358,177	9,156,888

Le commerce étranger n'a qu'une très faible part dans les exportations, incomparablement plus fortes que les importations. Elles se sont élevées, en 1830, année du maximum, à 23,226,747 fr., tandis que les importations n'étaient que de 5,899,688 fr. Cependant, le maximum des importations, qui appartient à l'année 1836, est allé jusqu'à 8,703,985 fr. Depuis, le blocus est survenu, car la France a dû employer vis-à-vis du Mexique des moyens de contrainte pour faire respecter ses droits : de là une

(1) Le *Texas* en est aujourd'hui séparé, et la France a conclu avec lui, le 25 septembre 1839, un traité d'amitié, de navigation et de commerce (voir Lesur, 1840, app., p. 24). Cependant cette nouvelle république ne figure pas encore dans nos Tableaux du commerce.

importation presque nulle en 1837, mais cependant de nouveau considérable dès l'année suivante; l'exportation n'a pas souffert de cette rupture politique, et le mouvement de 1840 est le plus fort après celui de 1830.

La cochenille, la vanille et les bois de teinture sont les articles les plus considérables d'importation. La quantité de ces bois s'est élevée, en 1832, à 6,045,581 kilogr., et à 4,787,789, en 1836. On peut citer, en outre, mais à une longue distance, certaines racines médicinales, telles que le jalap et la salsepareille.

L'exportation consiste surtout en tissus de coton, de soie, de lin et de chanvre, en vins et eau-de-vie de vin. Voici la quantité de litres exportés dans trois années différentes :

	1830.	1834.	1836.
Vins de la Gironde	406,322	641,613	392,783
— d'ailleurs	487,256	105,874	17,947
— de liqueur. . . .	1,019,332	33,129	293
Eau de-vie de vin.	284,015	42,488	78,024
Totaux.	2,196,925	823,104	489,047

Les autres principaux articles sont ceux de l'industrie parisienne, la porcelaine, les verreries et cristaux, le papier, les modes, etc.

A l'exportation, ce commerce se fait autant sous les pavillons tiers que sous le pavillon français, lequel domine dans l'importation. Les ports de Carmen, Tampico, Vera-Cruz et trois autres en sont les intermédiaires.

On n'a pas exporté de numéraire pour le Mexique, mais il en est venu de très fortes sommes presque an-

nuellement : la plus faible a encore dépassé 3 millions, et les sommes de 1830, 1829 et 1828 allaient au-delà de 10, de 13 et de 20 millions.

5) **ANTILLES ESPAGNOLES** (*Cuba, Porto-Rico*). Nos relations avec ces colonies deviennent de plus en plus florissantes. Dans la période décennale, elles ont pris part à l'importation générale à raison de 1.1 p. %, et à l'exportation générale à raison de 1.3 p. %. Mais comparons encore entre elles différentes périodes :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	Année 1840.
Importations. . . .	7,400,000	9,400,000	16,855,116
Exportations. . . .	9,300,000	12,800,000	17,096,630
Totaux. . .	16,700,000	22,200,000	33,951,746

La proportion du commerce spécial au commerce général a été comme suit dans quatre années : ce n'est pas la moitié dans l'importation, mais ce sont environ les trois quarts à l'exportation.

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	10,038,743	14,873,914	2,618,340	11,882,455
1837.	9,805,176	13,442,896	4,462,201	9,307,204
1838.	11,491,903	15,072,891	4,708,528	11,092,894
1839.	12,029,172	16,341,092	5,063,928	12,204,590

La majeure partie des importations est donc destinée au transit. L'exportation, dont le chiffre est plus fort, se compose surtout de marchandises françaises. Ce commerce offre des oscillations : le mouvement des années 1836 à 1840 est le plus fort depuis 1825, année que celui

de 1837 n'a cependant dépassée que faiblement. Les trois années suivantes étaient plus prospères.

On importe, mais pour en réexporter plus des trois quarts, une grande quantité de sucre et de café. En 1836, cette quantité a dépassé pour chacun de ces articles 5 millions de kilogr.; mais sur ces 10 millions il n'est entré dans la consommation qu'un peu plus de 600,000 kilogr. de sucre, et 1,632,702 kilogr. de café. D'un autre côté, 6,313,913 cigarres de la Havane et de l'Inde ont été consommés en France en 1835, et en 1836, 10,208,611. D'autres articles d'importation très considérables sont la cochenille, le bois de teinture et le bois d'ébénisterie.

Les principaux articles d'exportation sont les tissus de lin et de chanvre, de coton, de soie, la parfumerie, le vin et l'eau-de-vie de vin. A l'égard de ces derniers, nous donnerons les quantités pour les années 1834-36 (en litres).

	1834.	1835.	1836.
Vins de la Gironde.. . .	1,235,682	1,291,323	1,473,303
— ordinaires d'ailleurs.	350,267	401,017	518,093
— de liqueur.	30,573	52,777	19,161
Eau-de-vie de vin. . . .	34,970	77,956	46,929
	1,651,492	1,823,073	2,057,486

Viennent ensuite la mercerie, les modes, l'industrie parisienne, les savons, les verreries et cristaux, les huiles, etc. Ce dernier article est de provenance étrangère.

C'est par navires français que ce commerce se fait en grande partie ; cependant les navires espagnols y prennent aussi une part considérable, ainsi que les tierces-puissances maritimes. Les centres en sont la Havane,

Porto-Rico; puis vient Santiago, et, à une assez grande distance, dix autres ports.

L'échange du numéraire, généralement peu considérable, a dépassé deux fois seulement la somme de 1 million, à l'entrée. A la sortie, cette somme n'a jamais été atteinte.

6) **HAITI**. Cette république de noirs reconnue par la France, en vertu de l'acte du 12 février 1838[1], comme État libre, souverain et indépendant, n'est encore liée avec elle par aucun traité spécial de commerce; l'art. 3 de celui du 12 février mentionne seulement, comme une éventualité, un arrangement de cette nature entre les deux États. L'île de Saint-Domingue était autrefois, comme on sait (voir p. 57),pour la France, une source de grandes richesses; aujourd'hui, Haïti ne fait avec elle qu'un commerce restreint : aussi le chiffre qui marquerait en p. % la proportion ne serait-il qu'une fraction de l'unité. Voici le mouvement aux trois périodes :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations. . .	5,100,000	5,900,000	6,970,832
Exportations. . .	5,300,000	4,800,000	8,186,472
Totaux . . .	10,400,000	10,700,000	15,157,304

De 1821 à 1827, ces chiffres étaient bien plus élevés; celui de la première de ces années, laquelle offre le maximum, s'est élevé jusqu'à 24 millions de fr. En revanche, ce commerce est presque entièrement direct :

(1) Voir dans l'*Annuaire* de Lesur, pour 1838, Appendice, p. 33 et suiv.

l'étranger y prend une faible part, ainsi qu'on le verra par le tableau suivant :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	5,009,289	4,652,802	4,380,421	3,726,536
1837.	6,309,202	3,750,742	4,497,495	2,996,965
1838.	7,260,331	5,053,274	5,112,443	4,154,167
1839.	6,920,362	8,322,306	4,867,653	6,186,052

Ce que les Haïtiens importent en France c'est le café, l'acajou et autres bois d'ébénisterie, les bois de teinture, le coton, la laine. La moyenne du café importé est de près de 4 millions de kilogr., et le chiffre de 1840 s'est élevé jusqu'à près de 6 millions.

L'exportation comprend les tissus, surtout de coton : ces derniers avaient, en 1839 et 1840, une valeur de plus de 4 millions et formaient environ la moitié du total de l'exportation; elle comprend de plus l'huile d'olive, les vins et autres boissons, la parfumerie, les peaux préparées, les verreries et cristaux, les outils, les articles de l'industrie parisienne, etc.

Voici la quantité de boissons (en litres) exportées de France pour Haïti, à trois époques différentes :

	1827.	1833.	1836.
Vins de la Gironde.	784,793	405,068	184,802
— ordinaires d'ailleurs .	892,061	566,759	536,823
— de liqueur	66,963	39,401	8,605
Eau-de-vie de vin	12,647	14,557	30,725
Autres boissons.	159,548	77,606	47,266
Totaux	1,916,012	1,103,391	808,221

Ce commerce se fait presque exclusivement par navires français : Haïti n'a presque pas de marine, et celles des autres puissances ne figurent ici que pour de faibles quantités.

Le plus grand nombre de marchandises passe au Port-au-Prince et à Santo-Domingo ; puis viennent les ports de Jacmel, des Cayes, du Cap et des Gonaïves.

L'échange du numéraire a été presque nul.

7) Le **CHILI**, république américaine formée vers 1820 et constituée en 1828, a graduellement étendu ses relations avec nous. Voici les chiffres qui les représentent pour nos trois périodes :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année de 1840.
Importations. .	2,800,000	2,100,000	2,892,623
Exportations. .	4,700,000	8,500,000	14,978,276
Totaux . . .	7,500,000	10,600,000	17,870,899

Le commerce spécial est au commerce général dans la proportion suivante :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	4,483,874	13,125,200	3,091,243	7,779,821
1837.	5,202,316	6,267,032	2,427,163	4,729,728
1838.	3,308,323	7,683,703	3,369,996	6,026,988
1839.	4,540,886	11,017,336	3,761,402	8,758,623

On voit que la différence la plus notable est à l'exportation. Cette dernière dépasse de beaucoup l'importation : l'une et l'autre sont en progrès. L'importation n'était en 1826 que de 389 fr., et en 1825 de 14,715 ; le minimum de l'exportation (1825) était encore de près de 1

million et demi. C'est l'année 1840 qui offre le maximum du mouvement total, et, après elle, 1836 et 1839.

Les principaux articles d'importation sont l'indigo, le cacao, le cuivre pur de première fusion, le salpêtre brut, le quinquina, les peaux brutes, le coton en laine, le bois de teinture.

A l'exportation, ce sont toujours les tissus et les vins; puis les verreries et cristaux, le papier et ses applications, les objets de l'industrie parisienne, etc. En 1840, le Chili a exporté (toujours de France, bien entendu) pour 4,330,070 fr. de tissus de soie, dont 3,655,600 fabriqués dans le pays; plus de 600,000 litres de vin et environ 104,000 d'eau-de-vie de vin.

Ce commerce revient en grande partie à la marine française, et le pavillon chilien n'y a qu'une très faible part. Il passe presque tout entier par le port de Valparaiso; celui de Mexillones n'offre qu'un petit chiffre insignifiant.

L'échange du numéraire est nul, quant à la sortie; mais à l'entrée, les sommes sont considérables et varient de 2 à 5 millions.

8) Le **RIO DE LA PLATA** se compose de *Montevideo* et de *Buénos-Ayres*, deux autres républiques américaines récemment séparées; mais leurs chiffres sont confondus dans les états de nos douanes jusqu'en 1840, où la république d'*Uruguay* commence à y figurer séparément. Dans cette même année, un traité de paix, qui stipule aussi pour les intérêts commerciaux, a réglé nos rapports avec Buénos-Ayres, et peu de temps auparavant, le 15 avril 1840, fut promulgué en France

le traité conclu à Montevideo, le 8 avril 1836, avec la *république orientale* de l'Uruguay [1]. Voici la moyenne des affaires aux trois périodes :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	Année 1840.
Importations. . . .	3,800,000	5,600,000	334,897
Exportations. . . .	3,500,000	5,100,000	2,700,835
Totaux.. . .	7,300,000	10,700,000	3,035,732

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	4,969,681	5,784,333	4,767,677	4,762,718
1837.	5,406,637	6,099,095	4,401,424	5,231,078
1838.	6,382,971	5,027,810	5,097,822	4,295,375
1839.	5,761,860	4,817,582	4,969,056	4,207,571

Ce commerce a augmenté, comme on voit, dans les années même du blocus où le gouvernement de Rosas a obligé la France de mettre les côtes de la république Argentine; mais nos relations avec Montevideo s'en sont accrues : c'est uniquement à cette république nouvelle que se rapporte le chiffre de 1840. En 1825, l'importation était déjà de 1,761,828 fr., et l'exportation de 10,057,149 fr. Le mouvement a beaucoup baissé en 1827 et 1828; mais depuis il a augmenté rapidement, et l'on voit qu'en 1838 il était de près de 11 millions et demi.

Les peaux brutes sont le principal article d'importation : il s'élève à au-delà de 2 millions de kilogr., et a représenté en 1839 une valeur de 5,355,788 fr. On peut citer ensuite le crin brut, les os et cornes de bétail et les laines.

(1) Voir Lesur, *Annuaire* pour 1840, Appendice, p. 8.

A l'exportation, les boissons jouent le premier rôle ; après elles viennent les tissus de soie, ceux de coton et de laine, les verreries et cristaux, l'industrie parisienne, la parfumerie, la mercerie, etc. La quantité de boissons exportée de 1834 à 1836 a été comme suit (en litres) :

	1834.	1835.	1836.
Vins de la Gironde.	165,296	291,267	323,089
— ordinaires d'ailleurs. . .	862,043	424,863	1,826,452
— de liqueur.	31,965	16,797	78,560
Eau-de-vie de vin.	206,050	66,328	316,905
Autres boissons.	113,550	132,832	181,210
Totaux.	1,378,904	932,087	2,726,216

Les transports se font par la marine française. Buénos-Ayres est le port de la république Argentine; Montevideo, celui de l'Uruguay.

L'échange du numéraire n'a jamais atteint 350,000 fr., soit à l'entrée, soit à la sortie.

9) **PÉROU ET BOLIVIA** ou Bas et Haut-Pérou. L'administration des douanes réunit dans ses états ces deux républiques, dont la première surtout n'est pas encore définitivement constituée. Voici le mouvement de nos affaires avec elles aux trois périodes ordinaires :

	Moy. décennale.	Moy. quinquenn.	Année 1840.
Importations. . .	1,100,000	600,000	1,528,688
Exportations . .	4,600,000	2,100,000	2,109,158
Totaux. . .	5,700,000	2,700,000	3,637,846

C'est le Bas-Pérou qui a eu la plus grande part dans ce commerce, comme on peut le voir par les chiffres suivants relatifs à 1839 :

	Importations.	Exportations.	Total.
Pérou.	1,676,471	1,492,461	3,168,932
Bolivia	38,349	7,544	45,893

Cependant la France a conclu avec Bolivia un traité de commerce et de navigation, en date du 9 décembre 1834 (publié le 26 juillet 1837)[1].

Le commerce spécial reste bien au-dessous du commerce général, surtout à l'importation. L'un et l'autre ont été plus importants que maintenant, de 1825 à 1829. Dans la dernière année, l'exportation s'est élevée jusqu'à près de 10 millions; et en 1827, l'importation a approché de 4 millions, au lieu que de 1831 à 1833 elle est restée au-dessous de 300,000 fr. Elle est tombée encore bien plus bas en 1837 et 1838, car dans cette dernière année elle s'est réduite à 22,268 fr., chiffre qui appartenait exclusivement au Bas-Pérou, dont l'exportation était encore cependant de 2,597,373 fr., tandis que celle du Haut-Pérou n'allait pas au-delà de 359,403 fr. On voit que ce commerce a baissé; mais l'état intérieur des deux pays explique suffisamment cette circonstance.

Les principaux articles d'importation sont le coton en laine, le cacao, la cochenille, le quinquina, le cuivre de première fusion, le salpêtre brut, les peaux brutes, quelquefois le bois de teinture, etc.

A l'exportation, les principaux articles sont : les tissus de laine, de lin et de chanvre, les vins et eaux-de-

(1) Voir l'*Annuaire* de Lesur, pour 1837, Documents, p. 35 et suiv.

vie, les verreries et cristaux, quelquefois les tissus de coton, etc.

La marine française a de beaucoup la plus grande part aux expéditions. Les ports sont Lima et Guyaquil.

L'importation du numéraire est allée en 1827 à 5 ½ millions; elle a dépassé 2 millions en 1831, 1 million en 1830 et 1829; l'exportation du numéraire est complétement nulle.

10) **ANTILLES DANOISES** (île *Saint-Thomas*). Nos relations avec cette colonie ont augmenté, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations. . . .	1,200,000	1,200,000	1,706,276
Exportations. . . .	3,000,000	4,000,000	5,609,765
Totaux	4,200,000	5,200,000	7,316,041

Si, d'une part, la moitié au moins des importations ne se consomme pas en France, l'exportation de l'autre se forme presque en totalité de marchandises françaises. Elle est beaucoup plus forte que la première; mais, comme elle, depuis 1825 elle a beaucoup varié. L'année la moins favorable a été 1831, pour le mouvement tout entier, qui a faiblement dépassé 2 millions de fr.; c'est 1825 qui, avant 1840, offrait le maximum, s'élevant à près de 6 millions.

Le cacao brut, le café et le coton en laine forment les principaux articles d'importation, après lesquels on peut citer encore le sucre destiné au transit, le bois de teinture et d'ébénisterie, le cuivre pur et l'indigo.

L'exportation consiste surtout en tissus de soie et de

coton, en parfumerie, en vins et eau-de-vie de vin, en huile d'olive étrangère, en industrie parisienne, en verreries et cristaux, en peaux préparées, etc.

Les transports se font surtout par navires français. Le port est celui de la ville de Saint-Thomas.

11) **ILE MAURICE ET CAP DE BONNE-ESPÉRANCE.** Ces deux colonies anglaises d'Afrique réunies offrent le mouvement suivant :

	Moy. decennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations. . .	1,200,000	700,000	174,878
Exportations. . .	2,600,000	4,200,000	5,477,243
Totaux. . . .	3,800,000	4,900,000	5,652,121

Les exportations ont considérablement augmenté, comme on voit; mais les importations se réduisent aujourd'hui à peu de chose. Au reste, ce que les deux colonies importaient de plus autrefois n'était point destiné à rester en France.

Le commerce spécial est au commerce général dans la proportion suivante :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1836.	1,264,967	4,050,095	381,089	3,090,290
1837.	74,897	4,165,180	251,030	3,613,132
1838.	604,275	6,833,212	357,743	5,912,724
1839.	137,418	4,777,592	128,947	3,787,792

Même réduite comme elle est, l'importation n'est pas uniquement pour la consommation de la France; l'exportation, beaucoup plus forte, se rapporte au con-

traire en très grande partie aux marchandises purement françaises.

L'importation consiste surtout en café, sucre brut, bois d'ébénisterie et en coton. Les principaux articles d'exportation sont les boissons, les tissus, l'huile d'olive et les vitrifications. Voici les chiffres relatifs aux boissons exportées pendant trois années (quantité de litres) :

	1834.	1835.	1836.
Vins de toute sorte	1,817,546	2,973,050	4,170,053
Eau-de-vie de vin.	88,117	249,246	122,505
Autres boissons.	66,342	120,548	153,894
Totaux.	1,972,005	3,342,844	4,446,452

C'est sous pavillon britannique, plus que sous pavillon français, que ce commerce se fait. Les ports sont, dans notre ancienne colonie de l'île de France, Port-Louis, et la ville du Cap, dans l'ancienne colonie hollandaise.

L'échange du numéraire est faible ; cependant, à la sortie, la somme s'est souvent élevée à un demi-million.

12) **COLOMBIE**, ancien état fédératif qui s'est dissous et forme aujourd'hui les trois républiques de *Venezuela*, *Nouvelle-Grenade* et *Équateur*. Les deux premières seules figurent séparément sur les états officiels des dernières années ; antérieurement, elles étaient confondues dans un même chiffre sous le nom de Colombie qui, dans le *Tableau décennal* (p. 36), n'est même pas présentée séparément, mais avec Guatémala. Il n'en est pas de même dans la Statistique officielle.

Nous mettons la moyenne de quatorze années de 1825 à 1838 en regard des chiffres de 1840.

	Moyenne.	Année 1840.
Importations.	1,410,000	3,935,227
Exportations.	2,261,000	4,366,305
Totaux.	3,671,000	8,301,532

On remarque un progrès très notable, qui se rapporte surtout au Venezuela, dont la part, dans cette somme, est bien plus grande que celle de la Nouvelle-Grenade. Le commerce spécial est plus faible de moitié que le commerce général, au moins pour l'importation. L'exportation est plus forte que cette dernière; mais toutes les deux sont restées longtemps inférieures à ce qu'elles étaient en 1825 et 1826, où le mouvement total était de 8 à 9 millions de fr., somme à laquelle 1840 l'a ramené. Ce mouvement n'était pas de 800,000 fr. en 1831, et guère moins faible en 1832.

L'importation se compose, pour la majeure partie, d'indigo, de bois de teinture et de café; viennent ensuite le cacao, le coton, les peaux brutes et quelquefois le salpêtre brut.

L'exportation consiste en tissus, en vins, eau-de-vie de vin et autres boissons, en objets de l'industrie parisienne, en savons, orfévrerie et bijouterie, papier, verreries et cristaux, etc.

Ce commerce se fait surtout par navires français. Les ports sont nombreux; mais les plus importants sont la Guayra et Porto-Cabello, dans le Venezuela; Laguna, Carthagène et Rio de la Hacha, dans la Nouvelle-Grenade.

13) **CHINE ET COCHINCHINE.** Ces contrées loin-

taines, auxquelles on a réuni encore les Philippines et les îles de l'Océanie, étaient ordinairement confondues dans les états officiels ; mais depuis quelques années la Chine y figure séparément. En les laissant réunies, voici quel a été le mouvement à trois périodes ordinaires :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations . . .	2,400,000	3,100,000	3,510,682
Exportations . . .	1,200,000	2,600,000	888,391
Totaux. . .	3,600,000	5,700,000	4,399,073

La moitié au moins de l'importation n'est pas destinée à rester en France. L'exportation, qui est variable, n'a atteint qu'une fois, depuis 1821, la somme de 2 millions (1827,-2,722,708 fr.), tandis que l'importation, non moins variable, mais qui embrasse des articles importants, comme le thé, le poivre et le piment, la nacre de perle, le sucre brut, le bois de teinture, les foulards, etc., a dépassé plusieurs fois 3 millions, et s'est élevée, en 1834, jusqu'à 6,265,653 fr. Elle est restée fort au-dessous de la moyenne décennale, en 1837, et l'a dépassée de peu en 1838. En 1840, il y a eu une augmentation beaucoup plus considérable.

Autrefois, la moins forte partie de ce commerce revenait à la Chine, et la plus forte à la Cochinchine, aux Philippines et aux îles de l'Océanie. En 1840, les sommes commencent à se balancer, comme le font voir les chiffres ci-après représentant le mouvement total :

	1839.	1840.
Chine.	623,565	2,036,547
Cochinchine.	1,261,515	2,362,526

Le thé est l'article le plus important que nous tirions de la Chine. En 1834, il s'est élevé à 648,389 kilogr., quantité exceptionnelle cependant qui, en 1833, n'était que de 386,239 kilogr.; elle était en 1840, de 265,855 kilogr.; et en 1836, seulement de 115,925.

Ce commerce se fait par navires français. Les ports sont : Canton, Macao et Manille.

14) Les **INDES HOLLANDAISES** [1] font avec la France un commerce presque exclusivement d'importation, mais destiné, ce semble, à prendre beaucoup d'extension dans l'avenir. Voici le mouvement des affaires aux trois périodes :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations.	2,700,000	5,000,000	5,031,890
Exportations.	400,000	1,000,000	522,656
Totaux. . . .	3,100,000	6,000,000	5,554,546

Le maximum paraît appartenir à l'année 1839, dont voici le mouvement : importations, 6,185,502 fr.; exportations, 734,079; total, 6,919,581 [2].

L'importation consiste surtout en denrées coloniales, et plus de la moitié entre dans notre consommation;

(1) Les ANTILLES HOLLANDAISES (*Saint-Eustache*, *Curaçao*, *Guyane*) ne figurent guère que pour mémoire dans les états des douanes.

(2) L'île de Java, à laquelle ces chiffres se rapportent en très grande partie, est une des plus riches possessions coloniales des Européens. Son commerce avec la métropole occupe annuellement 1,500 navires, jaugeant 272,000 tonneaux. En 1839,

quant à l'exportation, les objets manufacturés en forment plus de la moitié; les vins viennent ensuite.

Ce commerce se fait par navires français. Les ports sont : Batavia et Sumatra.

15) **GUATÉMALA** ne figure séparément que depuis quelques années dans les tableaux officiels qui nous servent de guides; auparavant, cette république de l'Amérique centrale était réunie soit au Mexique, son voisin du nord, soit à la Colombie, qui l'avoisinait au sud tant qu'elle-même existait. Voici les chiffres que nous trouvons ne regardant que cette contrée isolément :

	Commerce général.		Commerce spécial.	
	Importations.	Exportations.	Importations.	Exportations.
1837.	29,400	334,899	23,393	328,089
1838.	2,667,273	329,858	379,903	229,360
1839.	2,045,114	5,143	823,905	2,824
1840.	1,073,271	419,857	774,188	380,886

On ne peut encore baser sur ces chiffres aucun rai-

ses exportations au dehors ont été de 80 millions de fr., et ses importations de près de 137 millions.

(1) Les premières consistaient en produits naturels, dont nous donnons ici les quantités avec leur valeur :

	Quantité de kilogr.	Valeur en fr.
Café.	46,934,000	50,565,000
Sucre.	51,500,000	23,738,000
Riz.	68,000,000	9,941,000
Indigo.	596,000	7,578,000
Étain.	2,975,000	5,057,000
Muscade et girofle. . . .	553,000	4,707,000

Quant aux importations reçues dans l'île, il en est venu de Hollande pour 45 millions, et d'Angleterre pour 13 millions et demi.

sonnement solide ; bornons-nous à dire que l'importation a principalement consisté en indigo, baumes, nacre de perles, etc., et l'exportation en papier, tissus et vins.

Ce commerce se fait par navires français, et les ports sont Acajutia, Saint-Jean de Nicaragua et Istapa.

16) **POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE.** Ce sont le *Canada*, la *Nouvelle-Écosse*, l'île de *Terre-Neuve*, les *Antilles* et la *Guyane* anglaises, vastes régions dont une des plus importantes, le Canada, a autrefois appartenu à la France et a conservé l'usage de sa langue. Pourtant ces régions tout ensemble ne font avec elle qu'un commerce insignifiant, comme on peut en juger par les chiffres suivants :

	Moy. décennale.	Moy. quinquennale.	Année 1840.
Importations.	200,000	1,000,000	2,279
Exportations.	300,000	200,000	628,278
Totaux.	500,000	1,200,000	630,557

L'importation consiste en cornes de bétail brutes, en café, en cacao et en sucre ; l'exportation en vins, eau-de-vie et huile d'olives. La moyenne n'a pas été atteinte en 1837, mais elle a été dépassée de beaucoup pour l'exportation (701,208 fr.) en 1838.

Ce commerce se fait sous pavillon britannique et sous pavillon français. Les principaux ports sont Québec, dans le Canada, et Trinité, dans l'île de ce nom, l'une des Antilles.

Enfin les tableaux du commerce mentionnent encore, sous une rubrique séparée, les Indes portugaises ; mais le commerce de la France avec elles est si nul qu'il

ne vaut pas la peine d'en parler, et les possessions suédoises en Amérique, que, par la même raison, nous passons aussi sous silence.

De même que nous avons fait (p. 153) la récapitulation du mouvement commercial par rapport aux marchandises importées et exportées, de même nous la ferons maintenant quant aux pays de provenance et de destination.

Nous placerons ici deux tableaux. Le premier indique d'une manière *absolue* l'importance commerciale des États sur lesquels nous avons pu nous procurer des renseignements dignes de foi, en constatant leur mouvement commercial général et en les rangeant d'après le taux de leur chiffre respectif. Le second fait connaître l'importance *relative*, pour la France, de tous les États qui entretiennent avec elle des rapports de commerce. Nous expliquerons et justifierons ces chiffres, qui n'ont pas été réunis sans des recherches laborieuses, dans les observations dont nous les ferons suivre. Notre base sera le commerce général, qui comprend tout l'ensemble des affaires auxquelles ce volume est consacré; mais le lecteur n'oubliera pas qu'un chiffre faible appartenant au commerce spécial peut souvent offrir au pays, envisagé sous des rapports différents, bien plus d'avantage qu'un chiffre très considérable auquel les expéditionnaires ou les destinataires étrangers sont beaucoup plus intéressés que nous-mêmes.

I.

IMPORTANCE RELATIVE DES ÉTATS OU COLONIES PAR RAPPORT A LEUR COMMERCE AVEC LA FRANCE.

(D'après la moyenne du mouvement total pendant les années de 1835 à 1839[1].)

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
1. États-Unis. . . .	100,000,000	181,800,000	281,800,000
2. Empire Britann. avec ses colonies[2].	105,700,000	132,400,000	238,100,000
3. États Sardes . . .	100,600,000	55,200,000	155,800,000
4. Espagne avec ses colonies[3].	58,600,000	94,600,000	153,200,000
5. Suisse.	67,600,000	78,800,000	146,400,000
6. Colonies franç.[4].	78,200,000	59,800,000	138,000,000
7. Belgique.	83,500,000	47,900,000	131,400,000
8. États secondaires de l'Allemagne[5]..	67,200,000	59,800,000	127,000,000
9. États de l'Italie centr. et infér[6]. .	36,100,000	27,400,000	63,500,000
10. Empire Ottom. avec l'Égypte. . .	29,700,000	17,900,000	47,600,000
11. Russie[7]	28,700,000	13,200,000	41,900,000
12. Pays-Bas et ses colonies[8].	21,200,000	19,500,000	40,700,000
13. Brésil..	9,300,000	23,000,000	32,300,000
14. Prusse[9]	22,000,000	8,400,000	30,400,000
15. Algérie	2,100,000	18,700,000	20,800,000
16. Suède et Norvège[10].	16,300,000	3,100,000	19,400,000
17. Mexique.	6,400,000	11,200,000	17,600,000
18. Monarchie autrichienne.	5,000,000	8,400,000	13,400,000
19. États Barbar. et comptoirs de la côte d'Afrique[11].	6,900,000	5,100,000	12,000,000

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
20. Haïti.	6,300,000	5,500,000	11,800,000
21. Chili.	2,800,000	9,000,000	11,800,000
22. Danemark avec ses colonies[12]. . .	2,300,000	6,200,000	10,800,000
23. Rio de la Plata et Uruguay[13]	5,600,000	5,200,000	10,800,000
24. Guatémala, Venezuela et Nouv. Grenade.	4,200,000	2,200,000	6,400,000
25. Portugal.	1,700,000	3,700,000	5,400,000
26. Grèce	800,000	2,000,000	2,800,000
27. Cochinch., Philippines et îles de l'Océanie.	1,300,000	700,000	2,000,000
28. Pérou et Bolivia.	700,000	1,800,000	2,500,000
29. Chine.	800,000	100,000	900,000

II.

IMPORTANCE ABSOLUE

DES PRINCIPALES PUISSANCES COMMERÇANTES.

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
1. Empire Britann.	1,443,638,241	2,002,051,641	3,445,689,882
2. France.	871,600,000	902,600,000	1,774,200,000
3. États-Unis. . .	749,478,710	608,467,885	1,357,946,595
4. Monarch. autrichienne.	325,449,326	319,827,168	645,276,494
5. Associat. douanière allemande.	»	»	»
6. Russie	246,469,084	300,914,439	547,383,523
7. Belgique. . . .	212,401,858	162,178,520	374,580,378
8. États Sardes. .	»	»	»

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
9. Pays-Bas. . . .	»	»	»
10. Suisse	»	»	»
11. Espagne	114,490,000	65,547,000	180,037,000

OBSERVATIONS

SUR LES DEUX TABLEAUX CI-DESSUS.

Ier TABLEAU.

1. La moyenne quinquennale qu'on prend ici pour base est un peu plus récente que celle de notre seconde période ordinaire, dans le texte. Cette dernière se rapportait, comme on sait, aux années de 1834 à 1838, tandis que la moyenne quinquennale du tableau se rapporte aux années de 1835 à 1839. Nous l'avons empruntée au *Tableau du commmerce de la France en* 1840, p. XXIV et XXV. Il est inutile d'ajouter qu'elle tient compte uniquement du commerce général. Si, en parlant de la *production*, les chiffres du commerce spécial seuls ont de la valeur à nos yeux, il n'en est pas de même ici où c'est la *circulation* qui nous occupe, où tous les échanges nous intéressent quelle que soit leur origine. Le commerce de transit n'enrichit le pays que par les frais d'expédition par terre et par mer; mais il n'est pas moins du commerce que celui dont le mobile est la consommation ou la production intérieure.

2. Ainsi que nous l'avons annoncé dans la note de la pag. 171, nous réunissons ici les colonies d'une puissance à leur métropole, au lieu qu'elles en ont été scindées dans les tableaux officiels, lesquels peuvent ainsi induire en erreur sur la véritable importance d'un État vis-à-vis de la France. Relativement à la Grande-Bretagne, voici comment se décompose ce chiffre général :

	Importations.	Exportations.	Total du mouvem.
Grande-Bretagne et Irlande (avec Gibraltar, Malte, et les îles Ioniennes)	79,100,000	122,600,000	201,700,000
Indes anglaises et Nouvelle-Galles mérid. .	25,800,000	4,600,000	30,400,000
Ile Maurice et Cap de Bonne-Espérance . .	600,000	4,700,000	5,300,000
Possessions d'Amériq. (Autill., Canada, etc.)	200,000	500,000	700,000
Ensemble de l'empire Britanuique.	105,700,000	132,400,000	238,100,000

3. Le chiffre relatif à la monarchie espagnole se décompose de la manière suivante :

	Importations.	Exportations.	Total du mouvem.
Royaume des Espagnes.	38,400,000	80,800,000	119,200,000
Antilles espagnoles. . .	20,200,000	13,800,000	34,000,000

4. Pour la part de chacune des colonies françaises, auxquelles il aurait peut-être fallu réunir Alger, le lecteur se reportera à ce qui a été dit p. 233. Il ne résulte pas une grande différence de notre moyenne quinquennale substituée à celle que nous avions prise pour base habituellemeut. On sait qu'il n'y a entre elles que la distance d'une année. — Le commerce colonial est naturellement compris dans le chiffre du second tableau se rapportant à la France.

5. Sous cette dénomination, nous avons réuni ce que les Tableaux officiels rangent sous les rubriques suivantes, assez singulières :

	Importations.	Exportations	Total du mouvem.
Allemagne.	55,300,000	39,700,000	95,000,000
Villes Anséatiques (et Hanovre).	11,600,000	19,900,000	31,500,000
Mecklenbourg-Schwerin.	300,000	200,000	500,000
Totaux. . .	67,200,000	59,800,000	127,000,000

Nous avons dit à la p. 193 quelle division nous semblerait devoir être préférée. Au reste, on trouve à peu près l'importance relative de l'Association allemande vis-à-vis de la France en réunissant les deux rubriques suivantes :

	Importations.	Exportations.	Total du mouvem.
Allemagne.	55,300,000	39,700,000	95,000,000
Prusse.	22,000,000	8,400,000	30,400,000
Totaux.	77,300,000	48,100,000	125,400,000

On voit que l'Association serait au 8e rang, comme le sont les États secondaires de l'Allemagne.

Quant aux villes Anséatiques, il est essentiel de les inscrire séparément dans les registres, à cause de leur intérêt bien distinct et séparé, l'intérêt maritime et exclusivement commercial. Ajoutons ensuite que la France a conclu, le 19 juillet 1836, un traité de commerce et de navigation avec le grand-duché de Mecklenbourg-Schwerin [1]. Nous reviendrons sur l'Association douanière à propos du second Tableau.

6. Nous aurions voulu réunir en un seul chiffre ceux qui se rapportent à l'Italie; mais les données relatives au royaume Lombardo-Vénitien sont confondues, dans nos Tableaux, avec celles qui concernent l'Autriche, de même que le sont, avec la Sardaigne, celles qui se rapportent à la partie non italienne de ce royaume. Au reste, à défaut d'un royaume d'Italie, il ne s'agit là que de divers États partiels. Voici comment nos Tableaux les enregistrent, abstraction faite des États Sardes et de la Lombardie :

	Importations.	Exportations.	Total du mouvem.
Deux-Siciles.	20,200,000	11,300,000	31,500,000
Toscane, États Romains, Lucques, etc	15,900,000	16,100,000	32,000,000

7. Nous avons déjà dit (p. 200) que ces chiffres n'expriment pas tout le commerce que la France fait avec la Russie, à laquelle se rapporte aussi incontestablement une partie des chif-

(1) Voir Lesur, *Annuaire* pour 1836, append., pag. 57 et suiv.

fres relatifs aux villes Anséatiques et à l'Allemagne. La Pologne et la Finlande ne figurent pas séparément dans nos états.

8. Ces chiffres généraux forment dans les Tableaux officiels les deux rubriques suivantes :

	Importations.	Exportations.	Mouvem. total.
Pays-Bas.	15,400,000	18,600,000	34,000,000
Indes hollandaises. .	5,800,000	900,000	6,700,000

Le grand-duché de Luxembourg, quoique appartenant à l'Allemagne, compte sans doute avec le royaume des Pays-Bas. Notons ici que l'arrêté du 31 octobre 1841 abaisse ses tarifs en faveur de la France, de la Belgique et de la Prusse.

9. Ces données relatives à la Prusse n'ont aucune valeur, car on peut faire des importations en Prusse tout le long de notre frontière allemande (sauf le Luxembourg) ; et ce que la Prusse exporte peut provenir de l'un ou de l'autre État de l'association douanière dont elle est le chef. (Voy. p. 272.)

10. Voici la part de chacun de ces deux royaumes scandinaves :

	Importations.	Exportations.	Mouvem. total.
Suède.	4,700,000	1,200,000	5,900,000
Norvège	11,600,000	1,900,000	13,500,000

11. Les Tableaux officiels donnent les rubriques suivantes :

	Importations.	Exportations.	Mouvem. total.
États Barbaresques. . .	6,300,000	4,000,000	10,300,000
Côtes d'Afrique.	600,000	1,100,000	1,700,000

Dans aucune des deux rubriques, on n'entend parler d'Alger, et la seconde exclut le Sénégal, le Cap de Bonne-Espérance, etc. Ce sont simplement quelques factoreries appartenant à diverses nations.

12. La part des colonies danoises dépasse celle de la métropole, ainsi qu'on peut le voir par les chiffres suivants :

	Importations.	Exportations.	Mouvem. total.
Danemark	1,200,000	1,900,000	3,100,000
Antilles danoises. . .	1,100,000	4,300,000	5,400,000

13. Dans la section des provenances et destinations, nous

avons fait connaître la part, bien mince encore, des différents pays qui sont réunis ici sous les nos 23, 24 et 28. Voir p. 255, 265,261 et 257.

IIe TABLEAU.

1. Les *Tableaux du revenu, de la population, du commerce, etc. du Royaume-Uni présentés au Parlement* renferment d'excellents matériaux pour la statistique de la Grande-Bretagne : nous leur avons emprunté la moyenne de douze ans du mouvement commercial qu'on a vue à la p. 62. Malheureusement ces tableaux s'arrêtent à l'année 1831. Cependant, à la même page, nous avons donné le mouvement du commerce britannique pendant des années plus récentes, entre autres, pendant 1837 et 1839. Nous pouvons combler l'intervalle en plaçant ici le chiffre de 1838 : importations, 1,368,132,525; exportations, 2,044,541,725; total, 3,412,974,250 fr., et c'est la moyenne de ces trois années que présente notre tableau.

Quelques autres indications sur le commerce britannique sont consignées aux pages 64, 66,143, 158 et 159, 182, 202 et 203, 220, dans les notes, et p. 171 et suiv. On en trouvera de nouvelles dans la section des transports (navigation). Voir aussi l'art. *Britannique* (empire) de l'*Encyclopédie des Gens du Monde*.

2. Pour la France, qui nous préoccupe ici spécialement, nous avons pris encore dans ce tableau, comme dans le précédent, la moyenne quinquennale très récente des années de 1835 à 1839.

3. Les chiffres relatifs aux États-Unis (voir ce mot dans l'*Encyclopédie des Gens du Monde*) sont une moyenne des trois années de 1836 à 1838. Nous avons fait connaître, p. 62, le mouvement commercial des deux années suivantes (1839 et 1840) ; nous ajouterons ici celui de 1834, et, en nombres ronds, celui de 1836.

	Importations.	Exportations.	Mouvem. total.
1834.	632,606,660	523,184,860	1,155,791,520
1836.	865,000,000	610,000,000	1,475,000,000

Quelques autres renseignements sur le commerce des États-Unis se trouvent p. 236, note. Nous ajouterons seulement que,

dans la même année 1836, l'importation aux États-Unis de l'empire Britannique dans son ensemble était de plus de 466 millions de fr., dont près de 411 étaient venus du Royaume-Uni même; l'exportation de l'Union dans ce dernier était de près de 300 millions de fr., et dans l'empire Britannique tout entier de près de 350 millions. Enfin la production et l'exportation du coton, le principal article des États-Unis, s'élève, suivant l'*Enquête* de 1834 (t. III, p. 609), à 175 millions de kilogr., et ne suffit pas à la demande.

4. Réparant une omission faite à la p. 196, nous dirons ici quelques mots du commerce de la monarchie autrichienne. Deux ouvrages allemands publiés depuis que ce volume est sous presse nous serviront de guides : ce sont la *Revue statistique du Commerce de la Monarchie autrichienne avec les pays étrangers* par le Dr. Becher, et le t. V du *Manuel de Statistique générale de l'Europe*, par M. Schubert. — Les chiffres du tableau sont une moyenne des quatre années 1835 à 1838, d'après M Becher, qui paraît avoir opéré sur de bons matériaux. La réduction des florins a été faite sur le pied de 2 fr. 60 cent. Les chiffres de M. Schubert sont bien plus faibles. Voici ceux qu'il donne pour deux périodes différentes (réduits en francs) :

	Importations.	Exportations	Mouvem. total.
Moyenne de la période de 1823 à 1829. . . .	169,801,550	195,000,000	364,801,550
Moyenne de la période de 1834 à 1837. . . .	239,540,600	252,200,000	491,740,600

Les denrées coloniales forment plus des $\frac{2}{5}$ de l'importation : en 1838, elles représentaient même une valeur de près de 81 millions de florins, sur un total de 127 millions et demi. Les matières tinctoriales y sont comprises. Viennent ensuite le coton en laine et le coton filé, les peaux et pelleteries, les bestiaux, les boissons, le lin et le chanvre, etc.

La soie (Lombardie) et la laine (Hongrie, etc.) sont les deux principaux articles d'exportation, surtout en y comprenant les tissus de laine qui à eux seuls se sont élevés, en 1838, à près de

30 millions de florins, sur une exportation totale de moins de 135 millions. Les produits des mines, les céréales, les bestiaux, etc. viennent après. La verrerie, les toiles et les fils de lin et de chanvre sont aussi des articles importants.

5. L'Association douanière allemande ou prussienne, formée depuis 1833, ne figure que pour mémoire sur notre Tableau : elle n'a pas fait connaître encore au public le total de ses importations et de ses exportations. On sait de quels États elle se compose : ce sont, avec la Prusse, la Bavière, le Wurtemberg avec les deux principautés de Hohenzollern, la Saxe royale, Bade, la Hesse électorale, le grand-duché de Hesse, Saxe-Weimar et les duchés de Saxe (excepté quelques petits cantons isolés), le duché de Nassau, le landgraviat de Hesse-Hombourg, les principautés de Schwartzbourg, celles de Reuss et la ville libre de Francfort-sur-le-Mein.

Pour son histoire et son organisation actuelle, on peut consulter l'article *Douanes* de l'*Encyclopédie des Gens du Monde* et l'ouvrage de MM. de la Nourais et Bères, *L'Association des douanes allemandes, son passé, son avenir*, Paris, 1841, in-8°.

Voici cependant quelques données nouvelles relatives à quelques-uns des principaux articles d'importation (quantités en quintaux simples ou non métriques) ; elles constatent un grand progrès d'une année à l'autre.

	1837.	1838.
Houille	1,575,461	1,992,509
Fer forgé, rails, tôle, etc.	170,425	392,909
Coton filé et ouates	321,940	357,301
Sucre brut	866,363	1,049,632
Sucre raffiné	9,621	37,812
Tabac en feuilles	184,840	200,634
Vin et moût	177,767	205,332
Fruits du sud	122,546	143,071
Café, cacao en fèves, etc.	538,918	573,812

L'importation du coton brut a été, en 1836, seulement de

187,858 quintaux, et moins forte dans toutes les années précédentes. Celle des peaux ouvrées a été, en 1834, de 143,658, et a diminué depuis.

On exporte trois fois plus de houille qu'on n'en importe. L'exportation des tissus de coton a été en 1836 de 84,273 quintaux, et en 1835 de 81,245. Celle de la laine brute, dont on importe aussi de grandes quantités, est en moyenne d'environ 110,000 q., et s'est élevée en 1836 jusqu'à 178,171, sans compter 67,335 q. de tissus de laine. L'exportation du lin, du chanvre et des étoupes ne balance pas toujours l'importation de cet article. On en peut dire autant des bestiaux. La soie ne produit de chiffre considérable ni à l'une, ni à l'autre. L'exportation des grains est importante et soutenue.

Le tarif est renouvelé tous les trois ans : celui qui est en vigueur est pour la période de 1840 à 1842. Il n'est nullement prohibitif, si ce n'est à l'égard du sel et des cartes à jouer, qui sont l'objet de monopoles de la couronne ; quelques autres restrictions peuvent résulter de brevets d'invention accordés dans les États respectifs.

La convention d'association devait rester en vigueur jusqu'au 1er janvier 1842, et si, comme cela est arrivé, elle n'était pas dénoncée deux ans à l'avance, on a stipulé qu'elle durerait encore 12 ans et serait ensuite renouvelée à 12 ans d'intervalle.

Nous avons dit à la p. 193 quels États allemands restent encore en dehors de l'Association prussienne. Le royaume de Hanovre, le duché de Brunswic, le grand-duché d'Oldenbourg et la principauté de Lippe-Schaumbourg ont formé, en 1837, une autre association qui favorise, plus que la première, le commerce britannique. Mais Brunswic s'en est retiré le 1er janvier 1842.

6. Nos chiffres relatifs à la Russie sont la moyenne des quatre années de 1836 à 1839 que nous avons spécifiées à la p. 201. Les valeurs sont en roubles assignats, et nous n'en avons pas fait la réduction en francs, à cause de la légère différence (en plus) qui existe entre un rouble en papier et un franc. Nous trouvons deux autres moyennes antérieures dans le dernier ouvrage de

M. Schnabel, *L'Europe vers* 1840, p. 177. La première se rapporte aux dix années de 1814 à 1823, et la seconde à la période suivante de dix ans, 1824 à 1833. Les voici (en roubles assignats) :

Importations.	Exportations.	Mouvement total.
164,690,471	218,189,442	378,879,913
195,184,461	230,739,900	425,924,361

Le commerce étranger de cet empire est concentré en grande partie dans les ports de Kronstadt, d'Odessa et de Riga, sur lesquels on peut trouver des détails dans notre ouvrage *La Russie, la Pologne et la Finlande*, p. 298 et suiv., 726, 570 et 571. Voir l'Observation 7e sur le Tableau Ier.

7. Les chiffres relatifs à la Belgique sont la moyenne des cinq ans de 1834 à 1838, qui font partie de la période de huit ans que donne l'*Essai sur la Statistique générale de la Belgique* par M. Heuschling, 2e éd., p. 132. Nous avons retranché les 3 premières années de la période pour rester à peu près dans les mêmes proportions, et ensuite pour ne tenir compte que d'années normales.

8. 9. 10. Nous n'avons rien de récent ni d'authentique sur les États Sardes et sur la Suisse ; rien même sur les Pays-Bas que ce que nous avons donné à la p. 206.

11. Quant à l'Espagne, nos chiffres se rapportent à l'année 1829 seulement. M. Schubert, dans son *Manuel de Statistique générale*, en emprunte à M. Mac-Culloch d'autres peut-être moins authentiques et qui remontent même à l'année 1826. Du reste, cet excellent statisticien mérite toujours d'être consulté.

3me Section. Voies de transports.

Le transport des marchandises qui entrent dans le commerce français, et que nous venons d'envisager d'abord en elles-mêmes et ensuite relativement à leur provenance ou à leur destination, se fait par mer pour plus

des deux tiers; mais les rapports de la France avec la Belgique, les États Sardes, l'Espagne, la Suisse et diverses contrées de l'Allemagne, donnent lieu à un commerce de terre qui ne laisse pas que d'être considérable. Il mérite bien d'être envisagé séparément, et c'est par lui que nous commencerons cette section.

I. *Commerce de terre.* Comme pour le commerce intérieur, ses véhicules, s'il veut arriver au dehors ou se répandre dans tous les départements, en partant de la frontière, sont : le roulage et les messageries (voir p. 46-48). Ici, c'est la proportion, ce sont les valeurs du commerce de terre que nous avons à étudier.

Dans les 1,366 millions, moyenne décennale de tout le mouvement commercial du royaume, le commerce de terre est entré pour 414 millions, ce qui donne la proportion de 30.3 p. % et confirme ce qu'on a dit plus haut : il était, en effet, très près du tiers du commerce général. La proportion était à peu près comme 10 est à 23. Il était, en 1837, de 32 p. % du commerce total. Mais depuis il y a eu baisse : en 1838, la proportion était revenue à 30 p. %; en 1839, elle n'était pas tout-à-fait de 28 p. %, et en 1840, elle ne dépassait ce chiffre que d'une légère fraction, ainsi que le font voir les données officielles suivantes :

Commerce de terre. . .	582 millions, ou	28.2 p. %
— de mer . . .	1,484 —	71.8
	2,063	100.0

En partageant la moyenne décennale et le chiffre de 1840 entre l'importation et l'exportation, on trouve,

pour le commerce de terre, les proportions suivantes (millions de fr) :

	Moyenne décennale.		Année 1840.	
Importations	221 ou	16.2 p. %	298 ou	14.4 p. %
Exportations.	193 ou	14.1	284 ou	13.8
	414	30.3	582	28.2

Les chiffres des cinq dernières années sont, pour le commerce de terre, les suivants (millions de fr.) :

	Importations.	Exportations.	Total.
1836.	328	244	572
1837.	264	236	500
1838.	308	261	569
1839.	291	246	537
1840.	298	284	582

Le total de 1827 étant de 357 millions, et celui de 1836 de 572 millions, il en résulte que, dans l'intervalle de dix ans, le commerce de terre a augmenté dans la proportion de 60 p. % (accr. de 215 millions, comp. à 357 mill.), proportion à peu près égale à celle de l'augmentation du commerce par mer. Les six premières années de la période décennale présentaient, sauf quelques oscillations, un chiffre presque stationnaire, pendant que le chiffre du commerce de mer, lequel s'appliquait à trouver des débouchés nouveaux, prenait constamment de l'accroissement. Cependant, à son tour, le commerce de terre a pris l'essor en 1833, année dont le chiffre (442 millions) dépasse celui de 1827 de 85 millions ou de près de 24 p. %, ce qu'il faut attribuer sans doute aux nouvelles relations de la France avec la Belgique. L'année 1834 n'ajoute rien au mouvement d'accroisse-

ment; mais 1835 excède 1834 de 14 p. %, et 1836 offre, comparativement à 1835, la même proportion d'accroissement. Le chiffre de 1837 est inférieur même à celui de 1835 (505 millions); 1838 a dépassé ce dernier; puis il y a encore eu réduction en 1839, et 1840 offre le maximum.

C'est surtout dans l'importation que l'accroissement a été sensible, les termes extrêmes dans la période décennale étant 200 et 328 : ici il a été de 64 p. %, tandis que l'importation par mer (si l'on compare les termes extrêmes 366 et 578) n'a offert qu'un accroissement de 58 p. %. Les houilles de la Belgique, les huiles, etc., etc., entrent sans doute pour beaucoup dans ce résultat. A l'exportation, c'est le transport par mer qui a eu l'avantage, et cela se conçoit si l'on songe à la nécessité de créer à l'industrie française de nouveaux débouchés par-delà l'Océan. L'exportation par terre s'est accrue dans la proportion de 55 p. %, tandis que celle par mer a augmenté dans celle de 61 p. %. Il est vrai que pour le commerce de terre en général l'accroissement ne date que des 4 ou 5 dernières années de la période, au lieu qu'il a presque commencé avec elle pour le commerce de mer.

Nous avons indiqué plus haut quels sont les pays voisins avec lesquels la France peut entretenir le commerce de terre : voici quelle part y a pris (commerce général) chacun de ces pays, en 1840. Les sommes sont des millions de fr. et réunissent les importations avec les exportations :

Suisse.	161 ou	27 p. %
Belgique.	125	22
États Sardes	105	18
Allemagne.	98	17
Espagne.	72	12
Prusse.	18	3
Pays-Bas	3	1
	582	100

Les points de la frontière de terre par où se font les importations et les exportations et où sont établis par conséquent les bureaux de douanes de la première ligne sont les suivants. L'énumération que nous en trouvons dans les registres officiels du transit[1] ne paraît point laisser de lacunes importantes. Elle a pour point de départ Dunkerque, et suit, pour les bureaux de douanes, l'ordre dans lequel ils se succèdent jusqu'à la ligne du Var, en y ajoutant ensuite ceux qu'on rencontre du côté de l'Espagne.

Dép. du *Nord.* Armentières, Lille, Halluin, Baisieux, Valenciennes, Blanc-Misseron.

Ardennes. Givet, les Rivières, Nouzon et Fromelennes, Sédan, Saint-Mange, Givonne.

Moselle. Longwy, Évrange, Sierck[2], Forbach, Sarreguemines.

Bas-Rhin. Wissembourg, Lauterbourg, Strasbourg[2].

Haut-Rhin. Huningue, Saint-Louis, Delle.

(1) *Tableau du commerce pendant l'année* 1840, p. 515 et suiv., et ceux des ann. précédentes.

(2) Strasbourg, non loin du Rhin, et Sierck, sur la Moselle, ont été assimilés à quelques égards aux ports de mer, dans le traité avec les Pays-Bas (p. 206).

Doubs, Les Pargots, Verrières-de-Joux, Jougne.

Jura. Les Rousses.

Ain. Bellegarde, Cordon.

Isère. Pont-de-Beauvoisin, Entre-deux-Guiers, Chapareillan.

Var. Saint-Laurent-du-Var.

Pyrénées-Orientales. Perpignan, Perthus.

Basses-Pyrénées. Urdos, Bedous, Saint-Jean-Pied-de-Port, Ainhoa, Béhobie, Bayonne.

Nous nous contenterons de rappeler ici ce que nous avons dit du transit (p. 76-81) et de la faculté d'entrepôt (p. 81-85).

II. *Commerce de mer*. On a vu (p. 279) que, sous le rapport des valeurs, il forme un peu plus des deux tiers du mouvement commercial, et qu'il est au commerce de terre dans la proportion de 23 à 10. En effet, il est entré pour 952 millions dans la moyenne décennale de tout le mouvement commercial du royaume, laquelle a été de 1,366 millions : cela donne la proportion de 69.7 p. % qui, en 1839, s'est même élevée jusqu'à 72 p. %. Le commerce de mer a toujours augmenté par rapport à celui de terre, pendant les six dernières années à partir de 1834, où sa proportion était déjà de 70 p. %.

Sur les 952 millions ci-dessus, 446 (c'est-à-dire 46.8 p. %) appartenaient à l'importation, 506 (c'est-à-dire 53.2 p. %) à l'exportation.

En comparant les termes extrêmes de la période de dix ans, 811 millions, chiffre de 1827, et 1,295, chiffre de 1836, on voit là déjà un développement fortement progressif; car 1836 a présenté un accroissement de

484 millions sur l'année 1827. C'est 59.6 p. %, c'est-à-dire une proportion à peu près égale à celle de l'accroissement du commerce de terre.

En examinant les autres sommes du tableau décennal, on voit encore que, sauf la diminution qui a eu lieu en 1831 où le total est tombé à 788 millions, les sept premières années présentent un accroissement presque continu, lequel répond à un chiffre proportionnel de plus de 25 p. %; 1834 (992 millions) retombe de près de 3 p. % au-dessous de 1833; mais 1835 dépasse 1834 de 10 p. %, et 1836 s'élève de près de 20 p. % au-dessus de 1835.

Nous pouvons ajouter les chiffres des quatre années suivantes (millions de fr.) :

	Importations.	Exportations.	Totaux.
1837.	544	522	1,066
1838.	629	695	1,324
1839.	656	757	1,413
1840.	754	727	1,481

Ainsi 1837 a fléchi de 17 p. % au-dessous de 1836, tout en restant encore de 12 p. % au-dessus de la moyenne décennale; 1838 au contraire a dépassé 1837 de 24 p. % et la moyenne décennale de 39. L'augmentation a continué dans les deux années suivantes.

Dans la période décennale, l'exportation s'est accrue de 61 p. %, tandis qu'il n'y a eu que 58 p. % d'augmentation pour l'importation.

Si l'on représente le commerce de terre par l'unité 100, le commerce de mer a été, relativement à lui, et pour chacune des dix années, dans les proportions sui-

vantes : 1827, 227; 1828, 227; 1829, 237; 1830, 244; 1831, 221; 1832, 247; 1833, 230; 1834, 224; 1835, 217; 1836, 226.

Le véhicule du commerce de mer est, nous n'avons pas besoin de le dire, la *navigation*. Celle-ci, à la vérité, est de triple nature : la navigation au long cours et, suivant l'ordonnance du 18 octobre 1740, le grand et le petit cabotage; ou, pour suivre les divisions de l'administration actuelle des douanes, la navigation étrangère (grande pêche comprise), le cabotage et la petite pêche ou la pêche du littoral. Mais nous n'avons à nous occuper ici directement que de la navigation étrangère.

Quoique la *marine marchande* ait été l'objet de dispositions législatives ou réglementaires déjà sous le règne de Henri IV et même sous celui de Louis XI, c'est seulement du siècle de Louis XIV que date pour elle un notable progrès. L'ordonnance de l'année 1681 qu'on doit à Colbert et dont les principales dispositions sont encore en vigueur, a servi de modèle à la législation du commerce de mer dans presque tous les pays maritimes de l'Europe.

Cependant les Mémoires du temps font connaître que, vers 1669, les Français n'employaient pas plus de 600 bâtiments dans la navigation extérieure [1]. Voici ce que Colbert lui-même écrivait à M. de Pomponne, ambassadeur de France près des Provinces-Unies de Hollande : « Le commerce de mer de tout le monde se fait

(1) Herbin, *Statistique de la France*, t. II, p. 317.

avec 20,000 navires environ. Dans l'ordre naturel, chaque nation en devrait avoir sa part à proportion de sa puissance, du nombre de ses peuples et de ses côtes de mer. Les Hollandais en ont de ce nombre 15 à 16,000, et les Français peut-être 5 ou 600 au plus. Le roi emploie toutes sortes de moyens qu'il croit être utiles pour s'approcher un peu plus du nombre naturel que ses sujets en devraient avoir. »

Ces moyens se rapportaient surtout au système colonial. Dans le temps où la France possédait l'Acadie et le Canada, et, parmi les Antilles, l'importante île de Saint-Domingue, dont le commerce employait, à une certaine époque, à lui seul jusqu'à 560 navires par an, notre marine commerciale se développa naturellement, grâce aux encouragements dont elle était l'objet. Cependant elle resta toujours bien en arrière de celle d'autres puissances, et le commerce de la Baltique, plusieurs parties même du cabotage et du commerce au Levant étaient faits avec des navires étrangers. La navigation déchut même avant que Louis XIV fût mort; une notable diminution se fait remarquer à partir de la paix d'Utrecht. La marine marchande française ne fut pas en état de lutter, relativement au bon marché, avec celles des Hollandais, de Hambourg, de Lubeck, des Danois, etc., qui s'emparèrent presque entièrement du commerce du Nord et de la Baltique; et d'ailleurs les Anglais, les Hollandais, les Danois, les Suédois obtinrent à cette époque l'exemption du droit de fret à l'arrivée de leurs bâtiments ou à leur sortie de nos ports, soit par des traités particuliers, soit par des clauses spé-

ciales. Aussi, vers la fin du dernier siècle, quoique le commerce entre la France et les États au-delà du Sund occupât 705 bâtiments, il n'y en avait cependant que 100 de français. Relativement à d'autres contrées, nous n'avions peut-être pas plus de 100 navires occupés dans tous les ports au commerce des Indes-Occidentales.

A l'époque de 1788, on calculait qu'il n'y avait dans les ports de France, pour le service du commerce, qu'environ 1,000 bâtiments du port de 250 tonneaux[1], l'un dans l'autre, employés aux seuls voyages de long cours, tant aux Indes-Orientales et Occidentales, qu'aux pêches de la morue et de la baleine[2].

La navigation privilégiée pour les colonies et pour les pêches constituait près des deux tiers du commerce fait par les bâtiments français; et, dans la navigation de concurrence, la part de la marine nationale était d'un quart seulement, et celle de la marine étrangère des trois quarts.

Le volume in-4° qui accompagne la Statistique d'Herbin renferme quelques tableaux bons à consulter si l'on veut connaître l'état du commerce français avant la Révolution. Le suivant, un peu modifié quant aux éléments dont il se compose, appartient à l'année 1787 et ne constate que l'exportation.

(1) Le tonneau de mer qui est actuellement fixé à 1,000 kilogr. était, dès lors, de 2,000 livres pesant et formait un volume de 42 pieds cubes.

(2) Herbin, t. II, p. 317.

	Tonn. franç.	Tonn. étrang.
Navigation avec l'Europe, le Levant, les nations Barbaresques et les États-Unis d'Amérique.	152,729	427,476
— avec l'Inde et la Chine.	6,667	
— avec l'Afrique, comprenant la traite des noirs, le commerce de la gomme, et nos relations avec les îles de France et de Bourbon.	45,124	
— avec les colonies d'Amérique. . .	164,081	
Pêche de la baleine	3,720	
— de la morue.	53,800	
— de poissons divers	29,148	
	455,269	427,476
Total de l'exportation par mer.	882,745	

Voici, d'après un état officiel présenté par Roland à la Convention nationale, la situation du commerce maritime de la France pendant l'année 1792 :

	ENTRÉS.		SORTIS.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Bâtiments français. . .	1,823	147,821	1,940	147,410
— anglais . . .	1,940	145,012	3,111	90,662
Autres pavillons. . . .	3,844	346,402	3,567	306.863
	7,607	639,235	8,618	544,935

L'exportation de 1792 comparée à celle de 1787 offre une assez forte réduction ; mais comparée aux chiffres du siècle actuel jusqu'en 1825, et au-delà, on verra qu'elle est au contraire dans l'avantage.

Le 21 septembre 1793, la Convention nationale rendit, dans un esprit d'inimitié contre les Anglais, l'acte de navigation qui défendait toute intervention des pavillons tiers dans les échanges entre les pays de produc-

tion et les ports de France. Cette mesure rigoureuse pour les armateurs étrangers, tendait à hâter les progrès de la marine nationale. Mais les guerres de la Révolution et de l'Empire, en livrant nos colonies aux Anglais, maîtres de la mer et qui en profitaient pour nous exclure du commerce du monde, anéantirent notre marine marchande. Les relations furent alors rompues, les habitudes et la science maritimes se perdirent; l'Angleterre et les États-Unis nous remplacèrent sur la plupart des marchés que nous fournissions autrefois de denrées exotiques, et lorsqu'en 1815 la mer redevint libre, il fallut entrer dans une voie nouvelle; il fallut recommencer par des essais en tous genres; tout était à créer. En substituant aux prohibitions absolues de l'acte de 1793 des dispositions simplement restrictives, la loi du 28 avril 1816, jointe au tarif différentiel qui fut établi sur les marchandises, eut un effet salutaire: notre marine se releva. Abandonnant à ses rivales notre ancien commerce de commission et de revente, elle se restreignit à subvenir aux besoins de la consommation nationale et de l'industrie qui avait pris son essor pendant le temps du blocus continental. En 1815, il y avait eu pour ainsi dire table rase, et en 1824 le mouvement de notre navigation occupait déjà (entrées et sorties réunies) 297,000 tonneaux pour les transports internationaux en Europe, 38,000 en Afrique, 86,000 en Amérique, 19,000 en Asie, 200,000 dans nos colonies, tandis que les pêches et le cabotage représentaient un ensemble de 4,827,000 tonneaux. Le chiffre total de notre commerce

extérieur, y compris la grande pêche, était de près de 700,000 tonneaux ; mais, depuis, il y a eu diminution, si bien que, au 1er janvier 1835, il n'était pas encore remonté à plus de 650,000 tonneaux.

En général, les progrès de notre marine sont lents : la difficulté des retours et la cherté du fret qui en est la conséquence forcée, la laisse toujours dans une grande infériorité ; car c'est la masse des marchandises à transporter qui assure les progrès de la navigation. Pour constater par des chiffres l'infériorité relative de la marine marchande française, comparons-la à celle de ses deux concurrentes les plus formidables.

Au 1er janvier 1835, son tonnage total était, comme nous l'avons dit, d'environ 650,000 tonneaux. Celui de la marine des États-Unis était, à la même date, de 1,759,000, et celui de la marine britannique (voir encore p. 302) de 2,400,000. (Il faudrait ajouter un quart en sus aux tonnages anglais et américain, à cause de la différence qui existait alors entre les modes de jaugeage [1].)

(1) Notre procédé de mesurage était scientifiquement supérieur à celui des autres peuples ; il approchait davantage de la contenance vraie des bâtiments. Mais il en résultait un grand inconvénient dans la pratique. Si deux navires parfaitement égaux, l'un français, l'autre américain, arrivaient ensemble au port de Vera-Cruz, le premier acquittait les droits pour 400 tonneaux, par exemple ; le second, dont le registre ne portait que le chiffre de 300, n'était taxé qu'en conséquence. Avec un droit de tonnage de 20 fr., le bâtiment français supportait une surtaxe de 2,000 fr. Il a fallu remédier à cette inégalité choquante, et une ordonnance royale du 18 novembre 1837 a réformé, dans ce but, le système de jaugeage français. La réduction ayant été de 15 à 16 p. %, on sent qu'il a dû en résulter une grande différence entre la somme qui a suivi et celle qui a précédé la réforme.

Voici un autre point de comparaison. Sur 5,325,000 tonneaux qui, dans la même année 1835, constituaient la capacité des bâtiments chargés qui sont entrés dans les ports de la Grande-Bretagne, ou qui en sont sortis, 3,947,000 appartenaient à la marine anglaise, ce qui représente 74 p. %. Aux États-Unis, sur un tonnage total de 4,025,000 des bâtiments entrés et sortis, 1,272,000 tonneaux seulement revenaient aux marines étrangères, soit 32 p. % seulement, ce qui laisse 68 p. % au tonnage américain. Eh bien ! le tonnage français était vis-à-vis du tonnage total dans la proportion de 39 p. % seulement, quoique dans l'année 1825 il eût été déjà dans celle de 45 p. %.

Au nombre des causes de notre infériorité, il faut compter les lois prohibitives de douanes rendues en 1821 et 1822 et les traités de navigation désavantageux conclus pendant la Restauration. « En 1822 (24 juin), au plus fort des idées protectrices, dit M. Michel Chevalier dans un de ses articles du *Journal des Débats*, par une étrange anomalie, nous avions fait avec les États-Unis une convention de rapports maritimes sur le principe de la réciprocité. Pendant que nous protégions nos forges et nos filatures par des prohibitions rigoureuses, nous consentions à admettre les bâtiments américains, c'est-à-dire la première marine du monde (?), sur le pied d'égalité avec les nôtres, ou du moins nous ne stipulions de différence que jusqu'en 1827. Aussi l'ordonnance du 8 février 1826 a donné aux États-Unis le monopole du transport du coton en France[1]. « Cette or-

(1) Nous allons exprimer en chiffres le résultat de cette con-

donnance, ajoute le même économiste, « venant à l'appui du traité de commerce passé avec l'Angleterre[1] quinze jours auparavant (26 janvier 1826), établit que les produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique ne pourront être amenés d'Angleterre en France, pour la consommation, même par navires français. C'est une imitation malheureuse d'une des principales clauses du fameux *acte de navigation* qui a tant contribué à la prospérité de la marine anglaise, au détriment de celle des Hollandais.... Aujourd'hui, pour importer d'Angleterre du coton, il faut d'abord le conduire dans un port belge, et de là on l'amène en France. » Cependant par une ordonnance de juillet 1834 il a été dérogé à celle de 1826 pour les soies grèges, les foulards écrus, les cachemires, etc. des pays hors d'Europe.

Recherchant ensuite les moyens d'accroître notre navigation, M. Michel Chevalier émet les opinions suivantes. La perte de nos colonies peut se combattre par la méthode des contraires : Alger est appelé à remplacer amplement un jour toutes les colonies qui nous ont été ravies dans les deux Indes. L'inhabileté relative de nos matelots doit disparaître, grâce à l'excellente édu-

vention. Pendant les 12 années de 1827 à 1838, la navigation entre la France et l'Union, entrée et sortie réunies, représente un tonnage total de 2,161,000 tonneaux. Sur cette masse, la part des États-Unis est de 1,841,000 tonneaux, soit de 85 p. %, et celle de la France n'est que de 266,000 ou de 12 p. %. Le reste, s'élevant à 3 p. % de l'ensemble, est pour les tiers pavillons.

(1) Voir l'*Annuaire* de Lesur, année 1826, append., p. 14, et ci-dessus p. 172.

cation qu'ils reçoivent à bord des bâtiments de l'État, ou dans la pêche de la baleine et de la morue, que l'on encourage sagement par des primes. Enfin, il n'est pas impossible de suppléer à l'absence de produits d'encombrement, soit par des primes spéciales, soit en facilitant l'importation des charbons. Un transport de 3 millions d'hectolitres, pesant 240,000 tonneaux, occuperait à lui seul 7 à 8,000 matelots, au moins.

Enfin les observations suivantes du savant professeur, que nous trouvons dans une autre année du *Journal des Débats* signalent une cause d'infériorité [1] de la réalité de laquelle nous voudrions douter, et qu'il faut combattre à outrance si elle est positive. « Le commerce maritime de la France sous quelque pavillon que ce soit, dit M. Chevalier, et notre commerce étranger en général, tant par terre que par mer, sont entravés, particulièrement au loin, dans le Levant et dans l'Amérique du Sud, par des pratiques honteuses, par un cynisme de fraudes qu'ont successivement cent fois signalés en vain, d'après la correspondance des consuls, tous nos ministres du commerce, et qui déshonoreraient le nom français, si l'on ne pouvait affirmer que l'on n'en doit demander compte qu'à une faible minorité de pacotilleurs dont les méfaits suffisent pourtant à porter atteinte à la confiance que, sans eux, inspirerait l'immense majorité de nos négociants [2]. Des ins-

(1) Nous en indiquerons plusieurs autres vers la fin de ce paragraphe, p. 322.

(2) Le même reproche est articulé dans le *Dict. du Comm. et des March.*, en plusieurs endroits et notamment à l'art. *Navigation*, t. II, p. 1603, 1re col.

pections à la sortie, semblables à celles qui sont en usage dans l'Amérique du Nord, couperaient court à ce scandale, et nos commerçants doivent être les premiers à réclamer l'importation de cette indispensable police. »

Comme les transports par terre, ceux qui se font au moyen de la navigation peuvent se diviser en deux classes : au roulage répond la navigation ordinaire ; aux messageries, celle à la vapeur, à laquelle nous consacrerons plus loin quelques lignes, suffisantes dans l'état actuel où la navigation ordinaire est encore de beaucoup supérieure à l'autre.

La Statistique officielle (*Commerce extérieur*, p. 12) donne le tableau du mouvement maritime général occasionné par le commerce français dans l'intervalle de 1822 à 1836. En ajoutant à ces quinze années les deux suivantes jusqu'en 1838, nous trouvons les moyennes annuelles suivantes, dans lesquelles les importations et les exportations sont réunies et la grande pêche comprise [1] :

Nombre de navires portant tous pavillons, entrés et sortis	18,395
Tonnage de ces navires pris ensemble	1,821,880
Valeur des cargaisons en masse	883,891,712 fr.
Valeur moyenne par navire	47,630 fr.

En prenant ainsi la navigation dans son ensemble, sans distinction de pavillon, on voit un progrès sensible, interrompu seulement par la baisse de 1831 et par

(1) On peut rapprocher avec quelques-unes des données de ce

celle de 1834, qui devient appréciable seulement quand on considère la valeur des cargaisons en masse. En prenant le tonnage des navires pendant la période décennale de 1827 à 1836, on trouve une différence en plus de 40 p. °/₀, le chiffre de la première année ayant été de 1,615,000 tonneaux, et celui de la seconde de 2,371,000 tonneaux.

Jusqu'en 1832, les chiffres sont restés au-dessous des moyennes, à l'exception de celle de la valeur par navire : ils sont au-dessus depuis 1834, et même depuis 1832, en ne considérant que la valeur des cargaisons. L'année 1838 l'emporte sur toutes les précédentes, à tous égards, et 1839 s'est élevé encore plus haut[1]. En effet, dans cette année, le nombre des bâtiments entrés seulement s'est élevé à près de 15,000, ce qui n'est qu'environ 3,500 de moins que la moyenne ci-dessus

tableau celui que l'on trouvera à la pag. 298, offrant l'ensemble du mouvement des ports pendant 19 ans, de 1822 à 1840, mais sans tenir compte de la valeur des cargaisons.

(1) L'augmentation est bien moins forte lorsqu'on ne regarde qu'au commerce spécial, et la marche ascendante est surtout bien moins rapide qu'elle n'est dans la Grande-Bretagne et aux États-Unis, ainsi qu'on peut le voir par la comparaison suivante, relative au commerce spécial seulement, et à deux groupes de trois années chacune, empruntée à l'article de M. Rodet :

	1827-28-29.	1833-34-35.	Aug. p. 100.
France	956	1,054	10
Grande-Bretagne.	2,223	2,760	25
États-Unis.	606	1,004	66

Voir sur ces deux puissances maritimes rivales de la France ce que nous en disons dans les notes des pages 301 et suivantes.

qui se rapporte à la fois à l'entrée et à la sortie; et le tonnage s'est élevé, aussi à l'entrée seulement, à près de 1,600,000, tandis que la moyenne de 1,821,000 réunissait l'entrée et la sortie. La comparaison établie entre 1839 et 1829 donne une augmentation d'environ 60 p. % en faveur de la première année; mais il faut dire que cette augmentation ne regarde pas seulement le grand commerce maritime, car l'importation des houilles, des bois de construction et autres, des céréales, et l'entretien de notre armée d'Afrique y ont une grande part. Le tonnage de 1840 est resté un peu au-dessous de celui de l'année précédente.

Dans ce mouvement maritime général, le nombre d'hommes d'équipage français et étrangers employé a été, en moyenne, de 77,000 pour l'entrée, et de 69,000 pour la sortie.

En comparant entre elles l'entrée et la sortie, et le chiffre des deux réunies étant 100, voici la proportion qu'on établit :

	A l'entrée.	A la sortie.	Total.
Nombre des navires	51	49	100
Tonnage.	52	48	100
Hommes d'équipage	51	49	100

On se rappelle que le cabotage, dont nous avons traité plus haut (p. 49 et suiv.), n'est pas compris dans les chiffres que la navigation générale vient de nous fournir. Il les grossirait démesurément, au moins pour le nombre des navires et des hommes d'équipage, comme on peut le voir par les données suivantes qui sont les moyennes des années de 1827 à 1836.

	Entrée.	Sortie.	Total.
Nombre de navires	79,658	77,150	156,808
Tonnage.	3,338,145	3,060,765	6,398,910
Nomb. d'hommes d'équipage.	363,429	347,255	710,684

Ces chiffres, ainsi que ceux qu'on trouvera plus loin, à la p. 317, nous les donnons ici simplement pour renseignement, et revenant à la navigation extérieure, nous avons à l'envisager maintenant par rapport à la part qu'y prennent d'abord les marines étrangères et ensuite la marine nationale.

Le tableau qui suit, un peu humiliant pour notre amour-propre de grande nation, au moins si l'on compare cette situation aux situations analogues des deux autres grandes puissances maritimes, met en présence les deux espèces de marines : il fait voir distinctement de quel côté est la supériorité, et il servira de base aux explications dont nous le ferons suivre.

Afin de le résumer en peu de mots, disons tout de suite que pour 78,333 navires français, d'une charge totale de 7,901,647 tonneaux, entrés dans nos ports depuis 19 ans, il y a eu 107,150 navires, avec une cargaison de 12,664,379 tonneaux, appartenant aux étrangers; et pour 78,251 navires français, avec une cargaison de 7,277,639 tonneaux, qui en sont sortis depuis 19 ans, il y a eu 103,190 navires, avec une cargaison de 8,954,675 tonneaux, appartenant aux étrangers.

Au reste, on remarquera une augmentation presque constante sur laquelle nous avons déjà appelé l'attention (p. 294).

ÉTAT DE LA NAVIGATION QUANT AU COMMERCE ÉTRANGER.

	ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS.		NAVIRES ÉTRANGERS.	
		Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.
IMPORTATIONS.	1822	3,325	287,942	4,518	420,810
	1823	2,738	247,540	3,984	421,233
	1824	3,387	316,480	4,183	438,005
	1825	3,387	329,735	4,218	414,670
	1826	3,440	355,776	4,910	543,682
	1827	3,350	353,102	4,439	475,509
	1828	3,465	346,591	4,728	527,639
	1829	3,048	331,049	5,070	581,755
	1830	3,236	340,171	5,169	669,283
	1831	3,375	333,216	3,951	461,194
	1832	4,290	399,948	5,651	714,638
	1833	3,561	358,157	5,115	622,735
	1834	3,965	394,486	6,124	736,918
	1835	4,001	407,999	6,360	766,033
	1836	4,692	484,986	7,099	889,345
	1837	5,273	584,451	7,127	910,129
	1838	6,081	657,084	8,006	1,014,740
	1839	6,955	705,756	7,822	979,324
	1840	6,764	665,178	8,676	1,076,737
EXPORTATIONS.	1822	3,479	282,358	6,052	360,571
	1823	3,488	240,048	6,117	396,310
	1824	3,955	325,698	6,338	415,241
	1825	3,908	354,311	5,994	400,440
	1826	3,580	355,742	5,308	432,672
	1827	3,522	346,370	5,321	439,842
	1828	3,341	326,835	5,063	460,519
	1829	3,101	316,462	4,490	420,228
	1830	2,679	258,621	4,139	370,518
	1831	3,671	326,253	4,240	362,981
	1832	4,045	347,285	4,636	461,704
	1833	3,675	318,840	4,580	464,028
	1834	4,221	378,217	5,083	518,216
	1835	4,292	387,139	5,194	484,807
	1836	4,698	426,654	6,200	570,436
	1837	5,147	542,598	6,017	569,546
	1838	5,557	569,882	6,320	611,465
	1839	6,308	636,766	5,941	607,328
	1840	5,584	545,568	6,157	607,823

Le tableau suivant permet de jeter un coup d'œil sur l'ensemble de la navigation commerciale relative à la France. Aux années 1839 et 1840 il compare la moyenne des cinq années de 1835 à 1839. Les quantités, où l'entrée et la sortie ont été réunies, sont exprimées par mille tonneaux. La lettre N. signifie *navigation*.

			TONNAGE.			PROPORTIONS P. %		
			1839.	Moyenne quinquenn.	1840.	1839.	Moyenne quinquenn.	1840.
N. réservée.		Colonies et Indes franç.	193	207	173	6.6	7.9	6.0
		Grande pêche.	140	141	130	4.8	5.4	4.5
		Total.	333	348	303	11.4	13.3	10.5
N. de concurrence.	Nav. franç.	Pays d'Europe .	760	529	629	26.0	20.2	21.7
		Pays hors d'Eur.	250	255	279	8.5	9.8	9.6
		Total . . .	1,010	784	908	34.5	30.0	31.3
	Nav. étrang.	Pays d'Europe. .	1,364	1,235	1,331	46.5	47.3	46.0
		Pays hors d'Eur.	223	246	354	7.6	9.4	12.2
		Total	1,587	1,481	1,685	54.1	56.7	58.2
		TOTAUX.	2,930	2,613	2,896	100.0	100.0	100.0

Pour faire juger de l'étendue de nos relations commerciales et de la part qui en revient aux différentes parties du monde, nous reproduirons un autre tableau indiquant le tonnage des navires chargés entrés, pendant quatre années successives, dans les ports de France.

ANNÉES.	N. VENANT D'EUROPE.			N. VENANT D'ASIE.			N. VENANT D'AFRIQUE ET D'AMÉRIQUE.		
	Franç.	Étrang.	Total.	Franç.	Étrang.	Total.	Franç.	Étrang.	Total.
1836	252,416	753,688	1,006,104	18,513	624	19,153	106,159	135,015	241,174
1837	297,097	791,126	1,088,223	21,268	672	21,940	108,251	118,331	226,582
1838	370,551	867,018	1,237,569	13,054	»	13,051	105,225	147,722	252,947
1839	428,283	858,438	1,286,721	16,640	»	16,610	199,430	120,886	220,316

Le **PAVILLON ÉTRANGER** a une plus grande part au commerce maritime de la France que n'est celle qu'il prend au commerce de beaucoup d'autres pays; une part certainement trop grande au gré de quiconque désire que notre patrie soutienne son rang parmi les premières puissances maritimes. Cette part est surtout exorbitante si on n'a égard qu'au commerce libre, c'est-à-dire à celui qui n'est pas réservé aux seuls navires français; mais en ne considérant même que les chiffres généraux du commerce français et du commerce étranger, on est frappé de la supériorité de ce dernier quant au tonnage employé.

Elle est moins sensible quand on ne fait attention qu'à la *valeur des marchandises*, et elle ne se fait pas

remarquer du tout dans ces chiffres de la période décennale (de 1827 à 1836), où sur 952 millions de fr., moyenne annuelle des valeurs totales importées ou exportées par mer et par tous navires, 465 millions seulement étaient couverts du pavillon étranger, et 489 du pavillon national. Mais dans la période quinquennale de 1834 à 1838, sur une moyenne totale de 1,154 millions, 596 étaient sous pavillon étranger, et 558 sous pavillon national ; et en 1838 spécialement, sur un total de 1,324 millions, la part de l'étranger était de 731 millions, et la nôtre seulement de 593 ; ce qui donne la proportion de 36 contre 29.

Mais la supériorité du pavillon étranger, dans notre commerce maritime, saute surtout aux yeux quand on prend pour point de comparaison le *tonnage*, véritable mesure pour connaître la force respective des marines. Sous ce rapport, le pavillon étranger a toujours eu le dessus, et c'est à lui qu'a particulièrement profité l'accroissement du commerce maritime de la France, dans ces derniers temps.

Voici le tonnage, entrée et sortie réunies, de trois périodes différentes :

	Nav. étrangers.	Nav. français.	Totaux.
Moy décenn de 1827 à 1836.	1,090,000	717,000	1,807,000
— quinq. de 1834 à 1838.	1,414,327	903,746	2,318,073
Année 1840.	1,684,560	1,210,746	2,895,306[1]

Cependant ici on peut voir au moins un léger pro-

(1) Il sera bon de fournir ici quelques points de comparaison, indépendamment de ceux qu'on a déjà vus plus haut (p. 290). Nous les emprunterons encore à la Grande-Bretagne et aux États-Unis

grès en faveur de la France. Dans la moyenne quinquennale, il est vrai, le commerce étranger figure dans la

qui sont, avec la France, les principales puissances maritimes.

D'abord nous mettrons en regard le tonnage anglais et le tonnage étranger, dans le commerce britannique. A une moyenne de douze ans, prise sur les années de 1822 à 1833, nous ferons succéder quelques années plus récentes. L'entrée et la sortie sont réunies; mais on remarquera que la navigation entre l'Angleterre et ses colonies a été laissée en dehors de ces tableaux. C'est pour cette raison que les sommes diffèrent en moins de celles du tableau de la p. 305, note, et de celles qui viendront un peu plus bas. Les chiffres sont des tonneaux.

	Nav. anglais.	Nav. étrangers.
Moyenne de 12 ans.	2,189,387	1,402,777
1836	2,756,609	2,024,019
1837	2,983,215	2,042,678
1838	3,273,839	2,434,469

En comparant le tonnage anglais et le tonnage américain au français avant 1837, il faut ajouter aux deux premiers un sixième en sus, à cause de la différence des modes de jaugeage dont nous avons parlé p. 290.

Voici ensuite un tableau que nous empruntons au travail de M. Rodet, et où la navigation générale de la France est comparée à celle des deux autres puissances, groupée par périodes de trois ans (voir p. 305). Les chiffres sont exprimés par mille tonneaux.

A l'entrée.	En France.		Dans la Grande-Bretagne.		Aux Etats-Unis.	
Périodes.	Nav. nat.	Nav. étr. —	Nav. nat.	Nav. étr. —	Nav. nat.	Nav. étr.
1827 à 1829.	1,030	1,585 —	6,365	2,097 —	2,660	419
1830 à 1832.	1,073	1,845 —	6,783	2,273 —	2,840	807
1833 à 1835.	1,160	2,125 —	6,925	2,462 —	3,539	1,706
A la sortie.						
1827 à 1829.	990	1,320 —	5,957	2,106 —	2,822	415
1830 à 1832.	932	1,195 —	6,632	2,306 —	2,919	793
1833 à 1835.	1,076	1,467 —	6,960	2,516 —	3,676	1,705

proportion de 61 p. % dans le tonnage général, au lieu qu'il n'y avait figuré que pour 60 p. % en moyenne, dans la période décennale; mais en 1839, cette proportion s'abaisse pour lui au-dessous de 54 p. %.

Peut-être l'équilibre se rétablira-t-il sur ce point. La grande supériorité du pavillon étranger ne date, en effet, que de 1835 : c'est de l'accroissement des exportations de soieries par les navires américains que provient, en grande partie, l'augmentation notable que le pavillon étranger éprouva dans cette année et plus encore dans la suivante.

Sur les 1,090,000 tonneaux, sous pavillon étranger, de la moyenne décennale, 887,000 appartenaient aux puissances étrangères avec laquelle la France faisait le commerce, et 203,000 à des puissances tierces. Celles-ci entraient donc pour 11 p. % dans les 60 p. % qui formaient la proportion du pavillon étranger. C'est surtout le commerce de la Russie, de la Toscane (y compris les États Romains), de la Turquie et de la Grèce (réunies encore), des villes Anséatiques, etc., qui se faisait par les puissances tierces.

Le pavillon étranger a fait depuis la période décennale de 1827 à 1836 un progrès de 60 p. %.

Dans le commerce direct avec la *Grande-Bretagne*, cette puissance employait, pendant la même période, 257,000 tonneaux, au lieu que la France n'y en employait que 100,000. Et en outre la Grande-Bretagne avait une forte part dans les 203,000 tonneaux des puissances tierces. La proportion, dans le commerce direct, était pour la France de 27 p. %, et pour la Grande-Bretagne de 70 p. %. Il ne restait donc ici que

5 p. % pour une puissance tierce. En 1840, cette proportion était comme suit : Grande-Bretagne, 71 p. %; France, 28 p. %; nations tierces, 1 p. % [1].

(1) La marine commerciale (faisant le commerce étranger) de la Grande-Bretagne se composait, en 1790, de 15,015 navires d'une capacité de 1,460,000 tonneaux. Aujourd'hui l'Angleterre, à elle seule, possède plus de 24,000 navires d'une capacité totale de 2 millions et demi de tonneaux, et montés par près de 170,000 hommes d'équipage ; l'Écosse et l'Irlande ajoutent à ces nombres environ 3,600 navires, de 215,000 tonneaux, et montés par plus de 15,000 hommes. Il faut ensuite ajouter plus de 3,000 autres navires pour le compte des colonies britanniques. Voir là-dessus Schubert, *Manuel*, etc, t. II, p. 473 et suiv.

Au reste, nous pouvons donner les chiffres officiels suivants, plus récents que ceux de M. Schubert, dont le travail sur le commerce britannique, en partie basé sur les tableaux de M. César Moreau, est d'ailleurs si remarquable.

Le chiffre général des navires appartenant aux ports du royaume-uni, des îles de Jersey, Guernesey et Man, ainsi que de quelques autres possessions anglaises, était comme suit pendant trois années :

Années.	Navires.	Tonnage.	Hommes d'équipage
1837.	25,820	2,792,646	170,637
1838.	26,037	2,791,018	173,506
1839.	26.609	2,890,601	178,383

Voici l'état des bâtiments nouveaux dont s'est accrue la marine marchande :

En 1837, 1,150	navires,	d'un tonnage de	150,240
En 1838, 1,515	—	—	207,288
En 1839, 1,490	—	—	207,270

Pour les bateaux à vapeur, on consultera plus loin la note placée au bas de la p. 324.

Les chiffres suivants, inférieurs aux précédents et qu'on peut

Les *États-Unis*, dans leur commerce direct avec la France, employaient 148,000 tonneaux, au lieu des 20,000 de la France. Cela faisait pour eux 80 p. %, et seulement 12 pour la dernière. Restaient 2 p. % pour les tiers. En 1840, la proportion est un peu améliorée : États-Unis, 85 p. %; France, 14 p. %; nations tierces, 1 p. %. Les États-Unis prennent d'ailleurs souvent cette dernière qualité, relativement au commerce de la France avec d'autres puissances [1].

comparer avec ceux qu'on trouve dans le *Manuel* de M. Schubert, t. II, p. 472, donnent l'état officiel de tous les bâtiments (nationaux ou étrangers) entrés, pendant les mêmes années, dans les ports britanniques, ou qui en sont sortis.

Années.	Navires.	Tonnage.	Hommes d'équipage.
1837, entrés. . .	21,478	3,404,372	191,510
sortis. . .	21,255	3,566,697	200,364
1838, entrés. . .	22,498	3,623,106	204,997
sortis. . .	22,028	3,583,965	266,693
1839, entrés. . .	24,708	3,997,053	223,398
sortis . .	24,427	4,099,039	231,149

En 1702, l'état des arrivages était encore bien loin de ces quantités, si les chiffres suivants sont exacts. Navires, 3,281 ; tonnage, 261,222 ; hommes d'équipage, 27,160.

(1) A la fin de 1840, l'effectif de la marine marchande des États-Unis, abstraction faite de la petite pêche qui représente 104,000 tonneaux, s'élevait à 2,076,000 tonneaux, dont 137,000 consacrés à la pêche de la baleine et 198,000 à la navigation à la vapeur, il est vrai, presque toute fluviale.

On a lancé, en 1840, 871 navires nouveaux, d'une capacité de 118,000 tonneaux. Dans la même année, 197 navires se sont perdus à la mer et 88 ont été condamnés.

Le mouvement total du commerce étranger (entrée et sortie) a été de 4,643,000 tonneaux. Voir p. 302.

La *Suède* et la *Norvège* excluent presque la marine française de leur commerce avec la France. Le tonnage de leurs navires y est de 96 p. $^0/_0$, et les 4 qui restent sont pour les tiers; en 1840, la France a eu 1 p. $^0/_0$.

Les *Deux-Siciles* font aussi par elles-mêmes en grande partie leur commerce avec la France : celle-ci, dans la période décennale, n'y est intervenue que pour 16,000 tonneaux, c'est à-dire pour 19 p. $^0/_0$; la proportion du pays étranger était au contraire de 70 p. $^0/_0$, et celle des tiers de 11 pour $^0/_0$. Il y avait progrès en 1840 : Deux-Siciles, 56 p. $^0/_0$; France, 27 p. $^0/_0$; nations tierces, 17 p. $^0/_0$.

La même inégalité se montre à l'égard de la *monarchie Autrichienne* et de la *Prusse*. Quant à la première[1], la proportion a été la suivante, pendant la période décennale : Autriche, 75 p. $^0/_0$; France, 3 p. $^0/_0$; nations tierces, 22 p. $^0/_0$; et en 1840 : Autriche, 65 p. $^0/_0$;

(1) Nous empruntons à l'ouvrage de M. Becher l'état suivant de la marine marchande des ports de la monarchie Autrichienne.

	Navires.	Tonnage.
1835.	592	116,989
1836.	527	107,445
1837	516	105,461
1838.	514	105,564

Ces chiffres accusent une diminution progressive qui se fait également remarquer dans le grand cabotage, dont l'ouvrage de M. Becher donne aussi les chiffres, ainsi que ceux du petit. Dans le nombre de navires de 1838, on comptait 16 trois-mâts, ensemble de 7,108 tonneaux; 382 brigantines, ensemble de 98,505 tonneaux, et 15 bateaux à vapeur représentant 5,114 tonneaux.

France, 13 p. %; nations tierces, 24 p. %. Quant à la seconde de ces deux puissances, la proportion était dans la période décennale : Prusse, 73 p. %; France, 2 p. %; nations tierces, 25 p. %; et en 1840 : Prusse, 64 p. %; France, 5 p. %; nations tierces, 31 p. %.

Relativement aux *villes Anséatiques* la proportion devient plus avantageuse : pendant la période décennale, le tonnage français a été, dans ce commerce, de 22 p. %; celui de ces villes de 48, et celui des tiers de 30; et en 1840, le tonnage français a été de 48 p. %; celui des villes Anséatiques, de 18 p. % seulement, et celui des tiers de 34.

Le tonnage *russe* est quelquefois balancé par le tonnage français; mais nous avons déjà dit que les tiers interviennent dans la plus forte proportion, comme pour la Toscane avec les États-Romains. Ils interviennent également dans le commerce avec la Turquie; mais le tonnage de la France est généralement supérieur, non-seulement à celui de cette puissance même qui est presque nul, mais à celui des tiers, pris séparément.

L'*Espagne* emploie un tonnage inférieur au tonnage français; mais quand on y réunit celui des tiers, c'est alors 54 p. % contre 46. Cette portion était celle de la période décennale ; voici les chiffres relatifs à 1840 : Espagne, 44 p. %; France, 49 p. %; nations tierces, 7. p. %.

Dans le commerce avec la *Sardaigne*, le *Brésil*, le *Mexique*, l'*Égypte*, le *Portugal*, l'avantage, comme nous le dirons plus bas, est tout pour la marine française.

La moyenne décennale des navires étrangers prenant part au commerce de la France était, à l'entrée, de 5,371 avec 47,525 hommes d'équipage, et, à la sortie, de 4,895 avec 39,282 hommes d'équipage[1].

Sur ces nombres ont été fournis, par les puissances avec qui nous faisons le commerce :

	Navires.	Hommes d'équipage.
Entrée	4,595	40,332
Sortie	4,024	31,277

et par les puissances tierces :

	Navires.	Hommes d'équipage.
Entrée	775	7,193
Sortie.	871	8,005

Enfin, voici l'état complet, par pavillon, des navires étrangers entrés dans les ports de France, ou qui en sont sortis pendant l'année 1840. La navigation à la vapeur est confondue, dans ces tableaux, avec celle qui se fait à voiles. Les pavillons sont rangés dans l'ordre de l'importance de leur tonnage à l'entrée seulement.

(1) La différence entre la sortie et l'entrée provient de ce que les navires sortant sur leur lest ne sont pas comptés.

1° Entrée.

PAVILLONS.	NAVIRES CHARGÉS.			TOTAL DES NAVIRES.		
	Nombre de navires.	Tonnage.	Equipage.	Nombre de navires.	Tonnage.	Equipage.
Anglais.	3,765	365,604	34,651	4,569	398,719	38,727
Américain.	403	158,639	6,141	408	160,525	6,211
Norvégien.	966	152,983	8,391	997	155,631	8,611
Sicilien, Napolitain.	306	62,073	4,011	378	71,110	4,740
Autrichien.	246	61,350	2,843	296	73,595	3,412
Sarde.	869	50,961	6,720	1,081	55,856	8,159
Espagnol	707	33,376	5,693	1,043	41,237	7,974
Prussien.	167	32,107	1,583	172	33,021	1,630
Suédois.	140	24,896	1,339	154	27,357	1,478
Russe.	74	24,094	1,134	91	28,325	1,348
Des vill. Anséatiques.	213	23,748	1,359	222	24,813	1,418
Hollandais.	223	20,124	1,183	232	21,116	1,235
Grec.	80	16,648	1,154	80	16,648	1,154
Toscan	189	14,845	2,126	201	15,612	2,214
Danois.	133	13,769	907	144	15,891	1,025
Romain, Lucquien. .	101	8,502	790	116	9,678	903
Mecklembourgeois. .	52	7,827	424	60	9,096	485
Portugais.	19	1,813	169	19	1,813	169
Belge	11	1,054	67	18	1,680	115
Turc.	5	898	72	5	898	72
Venezuélien.	2	419	22	2	419	22
Équatorien.	1	350	20	1	350	20
Chilien	1	333	16	1	333	16
Brésilien.	»	»	»	1	248	15
Haïtien	1	153	14	1	153	14
Répub. de l'Uruguay.	1	114	10	3	325	30
Mexicain.	1	57	10	1	57	10
Pavillons étrangers. .	8,676	1,076,737	80,849	10,296	1,164,506	91,207
Pavillon français. . .	6,764	665,178	62,402	7,965	725,296	69,804
TOTAL GÉNÉRAL . .	15,440	1,741,915	143,251	18,261	1,889,802	161,011

2° Sortie.

PAVILLONS.	NAVIRES CHARGÉS.			TOTAL DES NAVIRES.		
	Nombre de navires.	Tonnage.	Equipage.	Nombre de navires.	Tonnage.	Equipage.
Anglais	3,013	228,901	28,217	4,596	389,482	37,625
Américain	218	87,091	3,435	407	162,173	6,202
Norvégien	168	21,036	1,294	1,026	160,784	8,741
Sicilien, Napolitain.	200	33,683	2,742	388	66,700	5,020
Autrichien	176	44,859	2,533	292	73,145	3,888
Sarde	736	42,801	5,670	1,116	58,881	8,450
Espagnol	774	33,406	5,216	1,038	40,711	7,082
Prussien	55	89,969	504	175	33,104	1,601
Suédois	76	14,523	725	158	28,102	1,504
Russe	61	19,724	938	99	30,680	1,447
Des vill. Anséatiques.	111	13,594	770	214	22,022	1,363
Hollandais	146	13,989	833	236	20,797	1,272
Grec	47	10,077	693	72	14,866	1,007
Toscan	143	11,041	1,677	204	14,497	2,126
Danois	48	6,258	403	144	15,526	1,064
Romain, Lucquien	101	6,723	775	140	9,170	1,055
Mecklembourgeois	27	4,026	211	60	9,133	482
Portugais	19	1,846	177	21	1,998	191
Belge	26	2,342	154	30	2,657	176
Turc	5	872	66	5	872	66
Venezuélien	2	300	23	2	300	25
Équatorien	»	»	»	»	»	»
Chilien	»	»	»	»	»	»
Brésilien	1	248	15	1	248	15
Haïtien	1	187	14	1	187	14
Répub. del'Uruguay.	3	327	31	3	327	31
Mexicain	»	»	»	»	»	»
Pavillons étrangers.	6,157	607,823	57,118	10,428	1,156,362	90,447
Pavillons français.	5,584	545,568	55,813	7,548	691,033	68,800
TOTAL GÉNÉRAL.	11,741	1,153,391	112,931	17,976	1,847,395	159,247

Le **PAVILLON NATIONAL**, ainsi que nous l'avons dit p. 302, couvre un tonnage qui est au tonnage général du commerce français dans la proportion de 40 à 50 p. %, laissant 50 à 60 p. % aux pavillons étrangers. C'est bien pire quand on envisage séparément le commerce livré à la concurrence (c'est-à-dire celui qui n'est pas réservé aux seuls navires français). La marine française n'y entre pas pour beaucoup plus d'un quart, ainsi qu'on le verra par le tableau suivant que nous empruntons à l'article déjà cité de M. Rodet, sur *le Commerce décennal :*

TONNAGE DES NAVIRES ENTRÉS :

	Pavillon français.	Pavillon étranger.
1827 à 1829	553,375	1,584,703
1830 à 1832	614,216	1,845,115
1833 à 1835	679,864	2,125,686

TONNAGE DES NAVIRES SORTIS :

1827 à 1829	472,215	1,320,589
1830 à 1832	470,785	1,195,203
1833 à 1835	581,576	1,467,051

« Un pareil résultat, ajoute M. Rodet, après un quart de siècle de paix, est certainement tout ce que l'on peut imaginer de plus déplorable pour l'honneur et la puissance de la nation française; encore si nous analysons bien les causes qui nous ont fait conserver cette part de *un quart* dans le mouvement de la navigation qui entre et sort de nos ports pour les pays étrangers, nous trouverons qu'il a fallu avoir recours, vis-à-vis de la Grande-

Bretagne, à une réciprocité de répulsion commerciale, protéger notre navigation de l'Inde par des droits différentiels équivalant à plusieurs fois la valeur du fret, et exciter les armements pour les îles de la Sonde, qui se sont, au reste, arrêtés à Java, par des immunités exorbitantes, qui ont détruit d'un autre côté notre commerce avec Haïti, etc... On se complaît dans des louanges exagérées données à l'industrie du pays, et on se dissimule qu'elle se trouve chassée successivement de tous les points où elle trouvait des débouchés, parce qu'elle est ignorante des progrès que font ses rivaux et des besoins nouveaux qu'elle pourrait être appelée à remplir. » Hâtons-nous de dire que depuis quelques années la progression est évidemment du côté du tonnage français; mais néanmoins l'infériorité de notre marine est un fait affligeant. Elle a été signalée avec force par des statisticiens nationaux (MM. Michel Chevalier, Rodet, Chemin-Dupontès, etc.), aussi bien que par les étrangers [1].

Nous avons vu quelle supériorité les deux royaumes unis de Suède et de Norvège d'abord, puis la Grande-Bretagne et les États-Unis, puis la Prusse, l'Autriche, les Deux-Siciles et le Danemark exercent dans le transport des marchandises. Avec les deux royaumes scandinaves, notre quote-part n'est guère plus que 1 ou 2; elle est de 12 ou au maximum de 15 p. % avec les États-Unis, et de 27 à 28 avec l'Angleterre. Les seuls pays sur lesquels notre pavillon, autrefois si fier, ait l'avantage, sont le Mexique, la Turquie et l'Égypte, dont le tonnage

(1) Voir Schubert, *Manuel*, t. II, p. 133, 134.

est nul; Haïti, qui est encore dans la même position; le Brésil, dont le tonnage ne représente que 3 p. %, mais qui emploie beaucoup de navires des tiers; les États Barbaresques, tous les États nouveaux d'Amérique, les Indes anglaises et hollandaises, les possessions espagnoles en Amérique; enfin la Toscane avec les États Romains, l'Espagne, la Sardaigne. Quant aux villes Anséatiques, en 1840, notre pavillon a eu sur le leur, et même sur celui des tiers, une grande supériorité.

En établissant la proportion par le moyen des marchandises, elle s'améliore quelque peu; mais le pavillon étranger figure toujours, dans notre commerce maritime, pour une valeur presque égale à celle que couvre le pavillon national. Cependant nous aimons à répéter qu'il y a évidemment progrès depuis quelques années, et les chiffres de 1839 et 1840, en particulier, offrent une sensible amélioration[1].

Ce n'est pas, certes, la protection de l'État qui manque à la marine marchande française. Sans rappeler qu'elle dispose de ports de mer grands et nombreux, qu'elle est défendue par une marine militaire imposante, il suffit de dire, et notre plan nous y conduit naturellement, qu'elle fait sans concurrence le commerce

(1) En comparant 1839 à 1829, voici ce que nous trouvons. Dans cette dernière année, le pavillon français n'avait couvert, dans le commerce extérieur, et non compris le cabotage et la pêche, que 647,000 tonneaux (entrée et sortie réunies), tandis que le pavillon étranger en couvrait 1,000,000. Le mouvement de 1839 assigne au pavillon national 1,200,000 tonneaux, et au pavillon étranger, 1,386,000.

avec nos colonies, ainsi que la grande pêche et le cabotage.

Nous avons vu que, dans la période décennale, notre marine marchande a transporté un tonnage moyen de 717,438, entrée et sortie réunies; la moyenne quinquennale, de 1834 à 1838, est déjà de 903,746 tonneaux, et l'augmentation a depuis continué, puisqu'en 1839, le tonnage français était, à l'entrée seulement, de 705,756, et à la sortie de 636,766; total 1,342,322[1]. En comparant ce chiffre avec ceux qui se rapportent aux deux principales nations rivales de la France (voir la note de la p. 302), on trouve encore la disproportion la plus affligeante. Car en s'en tenant même, pour l'Angleterre, au chiffre le plus bas, il est presque deux fois plus fort que celui-ci.

Reste à examiner les éléments dont se compose ce tonnage total; mais auparavant voyons quel est l'effectif de notre flotte marchande.

Au 31 décembre 1840, cet effectif était de 15,600 navires, représentant une capacité de 662,500 tonneaux. Dans ces nombres, la marine à vapeur était comprise pour 69 bâtiments de 9,535 tonneaux. Le nombre des navires lancés de nos chantiers, pendant cette année, était de 807, d'une capacité de 43,035 tonneaux; mais les extinctions, parmi lesquelles il y a eu 204 cas de naufrage, ont surpassé les accroissements, car elles ont porté sur 934 navires, d'une capacité de 47,668 tonneaux.

(1) Les bâtiments entrés ou sortis sur leur lest ne sont pas compris dans ces chiffres.

Le 31 décembre 1840, la marine marchande, d'après des données officielles, se décomposait comme suit :

	Nombre.	Tonnage.
Navires de 800 tonneaux et au-dessus. . . .	»	»
— 700 à 800 tonneaux.	1	717
— 600 à 700 —	3	1,881
— 500 à 600 —	4	2,091
— 400 à 500 —	35	14,599
— 300 à 400 —	150	50,866
— 200 à 300 —	533	130,829
— 100 à 200 —	1,365	197,947
— 60 à 100 —	1,561	123,149
— 30 à 60 —	1,301	58,740
— de 30 tonneaux et au-dessous. . .	10,647	81,681
Totaux.	15,600	662,500

Ces chiffres empruntés au Tableau du commerce pour 1840 [1] ne donnent pas plus de 42 pour la moyenne du tonnage, ce qui n'est point applicable à la navigation au long cours, mais ce qui s'explique par le grand nombre de pays voisins avec lesquels c'est par une espèce de grand cabotage que se fait le commerce maritime. Ils ne peuvent correspondre exactement avec les chiffres de notre tableau à la p. 298, où l'on ne tient compte que des navires entrés et sortis, et non pas de ceux en général que possèdent nos ports maritimes. Voici un autre tableau semblable, relatif à la fin de l'année 1836 :

(1) Page 619.

Navires de 500 tonneaux et au-dessus	. . . . . .	17
— de 500 à 300 tonneaux	. . . .	281
— de 300 à 100 —	. . . .	1,826
— de 100 à 60 —	. . . .	1,471
— de moins de 60 tonneaux	. . . .	11,648
Total	. . . .	15,243

En déduisant de ce chiffre tous les navires qui ne jaugent pas 60 tonneaux, il en reste 3,595, ce qui nous paraît approcher beaucoup du vrai nombre de bâtiments consacrés à la navigation au long cours à cette époque; aujourd'hui, il est de 5 à 6,000, jaugeant environ 400,000 tonneaux, dont 8 à 900 font le commerce hors de l'Europe, et 400 à 430 le commerce de nos colonies.

En consultant le tableau plus détaillé dont celui-ci n'est qu'un extrait, on trouve environ 820 grands bâtiments de 250 tonneaux, l'un dans l'autre, tonnage moyen des navires qui font le commerce transatlantique et avec nos colonies, et jaugeant ensemble environ 205,000 tonneaux.

Ceux qui servent en général au commerce étranger jaugent en moyenne 86 tonneaux; mais ce n'est que relativement au tonnage de 100 que nous pouvons établir la proportion. Il y avait en tout 2,124 navires d'un tonnage au-dessus de 100, et ils jaugeaient ensemble 434,889 tonneaux. C'est au moins jusqu'à 60 tonneaux qu'il faut descendre pour avoir tous les bâtiments destinés au commerce avec l'étranger, se faisant autrement que par le cabotage. Ce nombre, en 1836, était de 3,600 environ.

La moyenne des caboteurs[1] n'est que de 31 tonneaux; mais il y a dans le nombre environ 10,000 barques qui ne jaugent pas plus de 8 tonneaux, en moyenne.

Quant aux équipages, d'après M. Lewis Goldsmith[2] notre marine marchande occupe 75,000 matelots distribués de la manière suivante :

820 navires ayant chacun	15	hommes d'équipage, soit:	12,300
1,800	—	10	—	18,000
5,380	—	5	—	26,900

Voici ce que nous trouvons ailleurs à ce sujet : 17,000 hommes appartiennent aux *diverses navigations;* 12,000 à la pêche de la morue; 2,000 à celle de la baleine; 6,000 au commerce des colonies. Il y a 9 à 10,000 capitaines au long cours et maîtres au cabotage, 14,000 mousses, 17,000 novices[3].

On verra plus bas, comment le total de notre marine marchande se répartit sur les ports de France : ici nous donnons seulement la part de chacun dans les 820 grands bâtiments ci-dessus : Bordeaux, 210; le Havre, 180; Marseille, 170; Saint-Malo, 30; Dunkerque,

(1) Voir ce que nous avons déjà dit du cabotage, p. 49 et suivantes, et p. 296.

(2) *Statistique de la France*, p. 188.

(3) Nous donnerons, au reste, l'état de notre inscription maritime :

1. Marine de l'État.	Matelots inscrits.	18,000
	Équipages de ligne..	7,000
2. Marine du commerce.	Matelots inscrits. . . .	27,000
	Matelots au-dessus de 50 ans.	8,000
	Pêcheurs	23,000
	Total	83,000

25; Rouen, 12; Dieppe, 12; Caen, 10; Cherbourg, 10; Boulogne, 10; Calais, 10; Brest, 9; Bayonne, 8; Lorient, 6; Cette, 6; La Rochelle, 4; et 8 appartiennent à plusieurs ports réunis.

Quant aux divisions à faire dans la navigation française, il y en a deux principales : elle est ou *exclusive et réservée*, comme pour nos colonies et la pêche, ou seulement *protégée*, comme l'est celle qui regarde notre commerce avec les pays étrangers. La première n'admet pas la concurrence; la seconde l'admet parfaitement : seulement l'importation par navires français est favorisée par des droits différentiels de douanes, qui, sauf les cas de réciprocité stipulés avec d'autres États par des traités, assurent à notre pavillon un avantage quelconque, surtout à l'égard des objets nécessaires à la consommation.

Voici un tableau qui range les navires français suivant cette division, c'est-à-dire suivant leur destination, et relatif à quatre années différentes. Il ne se rapporte toutefois qu'à l'entrée, et nous devons ajouter qu'il n'a aucun caractère d'authenticité, qu'il est même inexact dans quelques chiffres, et que nous le donnons seulement comme approximatif.

Navires français	1827.	1832.	1836.	1839.
Faisant le commerce concurremment avec l'étranger . . .	2,923	3,856	4,268	5,302
Faisant le commerce aux colonies françaises.	127	434	124	432
Faisant la pêche de la morue. .	375	369	457	574
Faisant la pêche de la baleine. .	7	17	24	

Il y a là des navires d'un tonnage très différent, et il

faudrait avoir la quantité respective de celui-ci pour se faire une idée exacte de l'importance de chacune des branches ci-dessus indiquées.

D'après le *Tableau du commerce de la France en* 1839 (p. x et xi), voici quelle serait à peu près l'importance relative de chaque branche du commerce maritime pendant cette année.

Commerce colonial		18 centièmes[1].
Grande pêche		3
Commerce avec l'étranger	sous pavill. français.	38. 2
— —	sous pavill. étrang.	40. 8
	Total	100.00

Si l'on veut connaître les sommes mêmes de la valeur des marchandises, nous dirons qu'en 1840 le chiffre de notre commerce maritime par navires français a été de 705 millions, sur un transport total de 1,481 millions. Dans la moyenne décennale de 1827 à 1836, des valeurs de 489 millions de fr. avaient été transportées sous pavillon français (sur 952 millions, total du transport par tous navires). Sur ce dernier chiffre 257,600,000 fr. se rapportaient à l'importation, et 231,600,000 à l'exportation. Voici maintenant comment se divisaient ces deux sommes, pendant la période décennale :

	Importations.	Exportations.
Colonies françaises	59,200,000	47,400,000
St.-Pierre, Miquelon et grande pêche.	7,000,000	2,600,000
Pays étrangers	191,400,000	181,600,000
Totaux	257,600,000	231,600,000

(1) Nous répétons qu'en ne considérant que le tonnage, la proportion est moins avantageuse pour notre commerce colonial, et même pour tout notre commerce sous pavillon français.

Navigation réservée. Le tonnage moyen du commerce colonial (entrée et sortie réunies) a été, dans la période décennale, de 218,000, dont 86,000 se rapportent à la Guadeloupe, 74,000 à la Martinique, 42,000 à l'île Bourbon, 8,000 au Sénégal, et 8,000 à Cayenne; de 1835 à 1839, le tonnage moyen a été de 207,000 tonneaux, et en 1840, de 173,000. Il avait été de 240,000 en 1829. C'est une diminution toujours croissante.

Si l'on ajoute à la moyenne décennale 108,000 tonneaux pour la grande pêche (moyenne quinquennale, 140,000; année 1840, 130,000), on a un tonnage total de 326,000, exclusivement réservé à la marine française : à l'entrée, 159,000 tonneaux; à la sortie, 167,000. Ce sont les 45 centièmes de notre navigation totale [1], dont le tonnage était, comme nous l'avons dit, en moyenne décennale, de 717,438. Environ 6,000 matelots, formant la pépinière de notre marine militaire, sont employés à cette branche essentielle de notre navigation.

Le calcul des importations et exportations suivant la valeur en fr. des marchandises, calcul pour lequel nous avons des matériaux plus abondants, confirme cette extrême importance du commerce colonial, mais en constatant aussi la grande supériorité du commerce avec l'étranger.

En réunissant la grande pêche aux colonies, on

(1) Sous pavillon français, bien entendu; car les colonies et la grande pêche n'entrent que pour un sixième dans l'ensemble de notre commerce de mer : c'est au moins la proportion de 1840; en 1839, elles y entraient pour plus de $\frac{1}{5}$.

avait pour la navigation réservée, pendant la période décennale, 66 millions de fr. à l'entrée et 50 millions à la sortie, total 116 millions, résultat dont on trouve les éléments à la p. 233 ; le commerce avec l'étranger, toujours par navires français, entrée et sortie réunies, était de 373 millions. C'est une proportion moins favorable au commerce colonial que la proportion ci-dessus relative à l'année 1839, qui cependant a pour base le tonnage.

D'après la proportion décennale, le commerce réservé de la France (colonies et grande pêche) aurait été quant aux valeurs, du quart environ (24 p. %) de la somme totale des valeurs importées et exportées par navires français. En déduisant la pêche, cette proportion n'est plus que de 22 p. % environ. Ce commerce a fléchi pendant les dernières années. Voir le tableau de la p. 299.

Dans le volume consacré à la production, nous avons parlé plus amplement de la pêche de la baleine et de la morue, laquelle est en progrès et forme un élément important de notre navigation réservée.

Navigation en concurrence. Nous avons déjà vu (p. 319) la valeur moyenne du commerce maritime (par navires français) *avec l'étranger* : quant au tonnage, il a été, pendant la période décennale (entrée et sortie réunies), de 499,000. Sur ce nombre, 100,000 se rapportaient à l'Angleterre, 69,000 à la Sardaigne, 39,000 à l'Espagne, 23,000 au Brésil, 20,000 aux États-Unis, etc.

La somme des valeurs de ce dernier commerce s'est

accrue, pendant la période décennale, de 40 p. % environ à l'importation, et seulement de 23.4 p. % à l'exportation. En général, on remarque un accroissement notable dans la navigation de concurrence, surtout dans celle qui se rapporte aux pays d'Europe. (Voir le tableau de la p. 299.)

Nous avons déjà expliqué, dans ce qui précède, les causes de l'infériorité de la France relativement à la navigation, mais elles n'ont pas été toutes énumérées.

Il en est une qui s'amoindrit tous les jours et finira sans doute par disparaître : c'est l'absence de communications économiques reliant nos ports de mer à l'intérieur. C'est là un sujet qui se rapporte à une autre partie de cette Statistique. Notre système de douanes compte aussi sans doute parmi ces causes : la protection exagérée que les lois ont accordée aux produits français a naturellement entravé le développement de nos relations commerciales. Une troisième cause c'est la cherté de nos constructions maritimes [1], dont il faut accuser en partie ce même système restrictif qui a frappé de droits plus ou moins élevés le bois, le fer, le chanvre, le goudron, etc. « On construit à meilleur marché que nous, assure M. Jules Burat [2], non-seulement dans le Nord, mais même dans la Méditerranée. Il a été établi qu'un navire de 150 tonneaux, construit à Marseille, coûtait 50 p. % de plus que s'il était construit à Trieste.

(1) Le prix d'achat d'un navire neuf de 675 tonneaux peut s'élever à 220,000 fr.

(2) Dans l'art. *Navigation*, du *Dict. du Comm. et des March.*, t. II, p. 1602.

La même différence a été remarquée sur les dépenses de l'équipage : aussi la marine de Trieste, qui consistait, il y a 60 ans, en quelques barques, est aujourd'hui une des plus importantes d'Europe ; elle fréquente les ports des deux hémisphères ; elle s'est surtout emparée du commerce du Levant. » En quatrième lieu, notre infériorité résulte de ce que notre commerce lointain, celui de l'Amérique du Sud par exemple, ne s'appuyant pas sur l'association, n'a pas de base assez solide. Des négociants isolés, sans relations étendues soit dans ces mêmes pays, soit en Europe, dépourvus à la fois des capitaux, du crédit et des connaissances nécessaires pour agrandir leurs opérations, s'y livrent de la manière la plus précaire possible. « Les bâtiments français, dit l'économiste déjà cité, qui viennent dans les mers du Sud, courent à l'aventure depuis Valparaiso jusqu'en Californie, essayant de toutes les places, les abandonnant sans les connaître, et emportant trop souvent des renseignements inexacts pour base de nouveaux armements. Les Anglais, au contraire, possèdent à Lima, Valparaiso, Buénos-Ayres, des maisons considérables, établies depuis longtemps, dépendantes les unes des autres, qui sont toujours au courant des besoins du marché, qui reçoivent les consignations, et qui facilitent les retours. C'est un exemple à suivre si nous voulons développer nos relations avec les nouveaux États d'Amérique. » Enfin notre infériorité s'explique encore par le peu de goût qui existe en France pour les opérations maritimes exigeant l'emploi de capitaux considérables et demandant un temps plus ou

moins long pour leur réalisation. «La majeure partie du pays, ajoute M. Burat, étrangère à la marine, ignore les secrets et les merveilles du commerce extérieur. Nos ports de mer ne sont pas assez riches. Il faudrait une sorte d'élan national pour porter simultanément les idées et les capitaux vers les armements et les expéditions. »

Jusqu'ici nous ne nous sommes occupé que de la navigation en général : il reste à dire quelque chose de la navigation *à la vapeur* en particulier, dont les chargements se trouvent compris déjà dans ceux de la navigation générale.

En 1833, on comptait en France 75 bateaux à vapeur appartenant aux particuliers, presque tous assez petits. Ils étaient munis de 90 machines d'une force totale de 2,633 chevaux, ce qui donne 35 chevaux par bateau (on en a de la force de 220, 250 et 300 chevaux). Ils transportaient par an 1,038,916 passagers et 38,140 tonneaux.

En 1836, ce nombre était de 105 bateaux munis de 122 machines, dont les deux tiers environ étaient des machines à basse pression. Leur force totale était de 4,148 chevaux. Ces tableaux ont transporté annuellement 1,248,553 passagers et 161,501 tonneaux.

En 1839, c'étaient 225 bateaux, avec 300 machines, dont 209 à basse et 91 à haute pression. Leur force totale était de 11,297 chevaux. Ils ont porté 1,969,905 passagers et 213,856 tonneaux [1]. Les 225 bateaux se

(1) En 1838, le royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, avec les îles de Jersey, Guernesey et les colonies britanniques,

répartissaient entre 20 départements (en attribuant chacun d'eux au département où il a son point de départ), tandis qu'en 1838 le nombre des départements d'où partaient des bateaux à vapeur n'était encore que de 12. La Seine-Inférieure était celui de tous qui possédait le plus de ces bateaux, savoir 52; le département du Rhône en avait 42; la Loire-Inférieure 31; la Gironde 21; la Seine 19; le Gard 17 et les Bouches-du-Rhône 15.

Sur le total de 225, 79 étaient affectés au transport des passagers seulement; 95 au transport des passagers et des marchandises; et 61 à la remorque avec ou sans transport de passagers et de marchandises.

En 1834, il existait, en outre de 82 bateaux à vapeur de particuliers, 21 qui appartenaient à l'État. Aujourd'hui ce dernier nombre est fortement augmenté.

Le dernier point à considérer dans cette section, ce sont les **PORTS DE MER**, siéges de la navigation et du commerce maritime. Notre guide, pour les faire connaître, sera la *Statistique des ports maritimes de commerce*, publiée, en 1839, par la direction générale des ponts et chaussées et des mines, 1 vol. petit in-fol.

En comprenant aussi sous la dénomination de ports les rades, les anses et les criques creusées par la nature,

possédait en tout 810 bateaux à vapeur, ensemble de 87,907 tonneaux enregistrés, sans compter 69,933 tonneaux, poids des chaudières. Ils étaient de la force de 63,250 chevaux. Sur le total, 760 navires appartenaient exclusivement à la Grande-Bretagne et à l'Irlande.

on en trouve environ 400, ou exclusivement réservés au commerce, ou qui sont à la fois militaires et commerciaux. De ces localités, 145 sont sur les bords de la mer, 176 sur les parties maritimes des rivières, et 79 au pourtour des îles.

Elles sont situées sur trois mers, l'Océan, la Manche et la Méditerranée, dont chacune présente des circonstances différentes, qu'il serait sans doute intéressant d'étudier, si cette étude n'était pas en dehors de notre sujet et du cercle de nos connaissances; disons seulement que la Méditerranée se distingue des deux autres mers par cette particularité qu'elle n'est pas soumise aux effets du flux et du reflux; que dans l'Océan les marées sont moins fortes qu'elles ne sont dans la Manche. Le point de séparation de ces deux dernières mers est la ligne qui joint l'île d'Ouessant aux îles Sorlingues. A partir de cette ligne jusqu'à la baie de Cancale (Ille-et-Vilaine), la hauteur de la marée va toujours en croissant. Au port de Granville (Manche), elle est arrivée à 15 mètres; elle décroît ensuite et n'est plus que de 7 mètres à Cherbourg; mais plus loin elle s'accroît de nouveau et monte de 8 à 9 mètres environ à Boulogne (Pas-de-Calais). De Calais à Dunkerque (Nord), la marée ne s'élève plus que de 5 à 6 mètres, ce qui est aussi le maximum de sa hauteur dans les ports de l'Océan.

On divise d'ailleurs la côte maritime de la France en trois grandes régions : celle *de la Manche*, qui s'étend depuis la frontière de Belgique jusqu'à la pointe du cap Finistère ; celle *de l'Océan*, depuis la même pointe jusqu'à la frontière de l'Espagne ; celle *de la Méditerranée*,

depuis l'extrémité orientale de la frontière d'Espagne jusqu'à la frontière du Piémont.

Voici comment les ports sont distribués sur ces trois régions et quelle est l'importance de chacune d'elles quant au commerce extérieur, d'après la moyenne des droits payés au Trésor dans les années de 1833 à 1837 :

Manche.	101 ports,	33,067,664 fr.
Océan.	216 —	17,673,760
Méditerranée.	83 —	28,704,775
Total.	400 —	79,446,199

Le tonnage de 1837, qui tient compte de toute espèce de navigation, leur assigne le même rang sous cet autre rapport. En 1840, voici quel a été le mouvement de nos ports sur la Méditerranée, comparativement à ceux des deux autres mers, en chiffres qui comprennent à la fois les navires chargés et ceux qui ont navigué sur lest, étrangers aussi bien que français :

		Nomb. de nav.	Tonnage.	Équipage.
Méditerranée.	Entrée.	6,581	673,096	56,497
	Sortie.	6,346	632,229	54,354
Océan et Manche.	Entrée	11,680	1,216,706	104,514
	Sortie	11,630	1,215,166	104,893

Chacune des trois régions offre un des trois grands ports de la France : la première, le Havre ; la deuxième, Bordeaux, et la troisième Marseille, avec lesquels Nantes, appartenant, comme Bordeaux, à la région de l'Océan, mérite d'être rangé hors ligne. Comme les trois autres, ce port est placé au premier rang par sa position géographique sur un bassin de premier ordre, par le

voisinage de grands centres de population, l'importance des capitaux accumulés et l'ancienneté des relations.

Avant de suivre le littoral des trois grandes régions pour en passer en revue tous les ports, rades, anses et criques, faisons connaître avec détail la situation de ces quatre principaux entrepôts du commerce maritime de la France, dans l'ordre de leur importance respective. Dans d'autres parties de cet ouvrage, ils sont envisagés sous des points de vue différents.

MARSEILLE (dép. des Bouches-du-Rhône), sur le golfe du Lion (communément appelé de Lyon), région de la Méditerranée. Longitude orientale (à l'est de l'Observatoire de Paris), 3° 2', latitude Nord 43° 17' 49". C'est un grand port abrité par les hauteurs couvertes de maisons qui l'entourent, et formé d'une passe comprise entre deux forts, d'un bassin et d'un canal. La rade qui le précède est peu sûre.

Marseille a presque le monopole du commerce de la France avec le Levant, l'Égypte, les États Barbaresques, l'Algérie française, etc. Dans le commerce colonial, ce port n'est plus au premier rang. Il est un des principaux siéges du transit (voir p. 80).

Les importations consistent principalement en denrées coloniales, grains d'Afrique et du Levant, huiles, sels, laines, coton, soufre, noir animal, peaux, cuirs, bois divers, métaux, etc.

Les exportations consistent en savon, sels, huiles, vins, esprits, grains, salaisons, objets manufacturés, etc.

En 1836, ce port possédait 805 navires, jaugeant 71,410 tonneaux, et en 1839, 816 navires, jaugeant

64,733 tonneaux[1]. On y employait à la pêche 200 bâ-

(1) Pour apprécier l'importance de ce tonnage du premier port commercial de la France, il sera bon de le comparer avec celui de différents ports étrangers, relativement à une époque très rapprochée.

En 1834, le tonnage de Marseille était de 68,314 : voici celui de quelques ports britanniques en 1829 et de quelques ports américains en 1832.

Londres, 572,835; New-York, 298,832; New-Castle, 202,379; Boston, 171,045; Liverpool, 161,780; Philadelphie, 77,103; Nouvelle-Orléans, 61,171; Baltimore, 47,129.

A cette comparaison, nous ajouterons quelques données sur le port de LONDRES, le premier de l'univers.

Il possédait, en 1829, 2,663 navires, ensemble, avons-nous dit, de 572,835 tonneaux. Aujourd'hui le premier chiffre approche sans doute de 3,000 navires, auxquels il faut ajouter 3,000 navires plus petits, employés surtout pour charger et décharger les grands.

En 1831, l'entrée seule dans ce port donnait les chiffres suivants : 5,697 navires d'un tonnage de 1,050,647. Dans ce nombre, il y avait 4,140 navires britanniques, d'un tonnage de 780,988, ce qui dépasse le tonnage, à l'entrée, de tous les navires français.

On peut évaluer à 1,750,000,000 de fr. la valeur des échanges qui se font au moyen de ce port, et en 1833 ils ont rapporté au gouvernement une somme de 217,323,625 fr.

Voici, d'après les *Tableaux du revenu, de la population, du commerce*, etc., *du Royaume-Uni*, p. 49, quel était, en 1831, l'état des navires entrés dans plusieurs autres ports de la Grande-Bretagne :

	Navires de toute nat.	Tonnage.	Navires anglais.	Tonnage.
Liverpool.	2,840	588,965	1,862	413,928
Hull..	1,714	262,935	989	189,388
Newcastle	755	102,377	432	68,975
Bristol.	501	89,194	404	76,807
Sunderland.	555	84,852	464	77,252

timents : 52 ont été employés, en 1837, pour celle de la morue; 1 navire a été armé, la même année, pour la pêche de la baleine.

Une vingtaine de bâtiments à vapeur sont employés soit pour le commerce, soit pour le service des postes.

De 1833 à 1837, les droits de douanes perçus ont été en moyenne de 26,711,964 fr., somme qui a subi peu de fluctuations pendant ces cinq années. Ils n'avaient été que de 8 millions en 1817; mais en 1828, ils étaient déjà de 24,315,130 fr. La somme a un peu baissé en 1829; en 1830 et 1831, elle atteignait presque à la moyenne indiquée, et elle l'a dépassée considérablement en 1832 et 1833.

Quant au tonnage, la moyenne décennale a été:

pour l'entrée, de	306,281	tonneaux.
pour la sortie.	232,672	
Total	538,953	

ce qui formait 30 p. % du tonnage général pendant cette même période.

De 1783 à 1792, le mouvement total des affaires qui se faisaient par l'intermédiaire de Marseille, était, année moyenne, de 138,360,000 liv., dont 60,080,000 pour l'importation et 78,280,000 pour l'exportation. Et pour ne parler que de la navigation, en 1792 le tonnage réuni des navires entrés et sortis était de 684,080. Sous l'empire, ce commerce fut entièrement ruiné, et il lui fallut du temps pour se relever. Il était encore bien loin de l'ancien chiffre en 1829, année qui précéda notre conquête d'Alger; car le mouvement total (entrée

et sortie) n'alla pas au-delà de 404,462 tonneaux. L'année suivante, Alger fut pris : un mouvement ascensionnel se fit aussitôt remarquer. En 1836, le mouvement total était déjà de 691,744 tonneaux, et il s'éleva même, en 1837, jusqu'à 1,325,588. Mais ce n'était point le chiffre normal. Une baisse eut lieu ensuite : en 1839, il fut seulement de 1,031,478, et en 1840, de 956,240. Les événements de la guerre en Algérie paraissent avoir une grande part à ces fluctuations.

Le port de Marseille a reçu :

En 1838,	3,195 nav.,	dont 1,136	sous pav. fr.,	ensemble		451,066 t.
1839,	3,374	—	1,290	—	—	467,306
1840,	3,563	—	1,493	—	—	507,268

Voici la proportion du tonnage sous pavillon français à celui sous pavillon étranger, empruntée à l'année 1839, mais relative seulement à l'entrée :

1° Navires chargés.	Navires.	Tonnage.	Hommes d'équipage.
Étrangers	1,439	200,292	15,708
Français faisant le commerce concurr. avec l'étranger.	1,234	142,829	10,779
Français venant des colonies et comptoirs de l'Inde.	102	21,617	1,270
Revenant de la pêche de la morue et de la baleine.	3	437	35
Du cabotage	2,940	226,700	18,714
2° Navires sur lest.	1,236	»	10,205

Et en comprenant tout le cabotage, on a les chiffres généraux suivants :

En 1835, entrés	6,141 nav.,	jaugeant	ensemble	526,905 ton.
sortis	6,070	—	—	528,999
En 1836, entrés	7,258	—	—	662,732
sortis	7,139	—	—	672,417

Quant à la navigation sous pavillon français, en 1838 et 1839, nous donnerons encore le tableau suivant, qui est un peu différent de celui qui précède:

	ENTRÉE.		SORTIE.	
Commerce colonial.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1838.	116	32,350	108	21,157
1839.	156	32,851	105	21,997
Cabotage.				
1838.	»	239,579	»	280,845
1839.	»	271,697	»	273,284
Pêche de la morue.				
1838.	63	10,413	»	»
1839.	75	11,284	»	»

Le Havre (dép. de la Seine-Inférieure), à l'embouchure de la Seine dans la Manche, et sur la rive droite du fleuve. Longitude occid., 2° 13′ 45″; latitude, 49°,29′. Ce grand port se compose de trois bassins à flot qui communiquent entre eux au moyen d'un grand bassin non encore terminé et d'une retenue connue sous le nom de *Floride*. Le chenal conduit à un avant-port destiné aux navires de cabotage et aux bateaux à vapeur qui font le transport des passagers ou le remorquage des bâtiments à voiles. Les grands bâtiments qui sont forcés d'attendre une forte marée pour entrer dans le port, s'arrêtent à la grande rade ou mouillage en pleine côte, situé dans l'ouest quart nord-ouest des phares de la Hève, à la distance de 4 à 5 milles marins.

A cause de son manque de profondeur et d'étendue, ils n'osent rester longtemps dans la petite rade, située entre la côte et les bancs *de l'Éclat* et *des hauts de la rade.*

Ce port de commerce de premier ordre a des relations avec toutes les parties de l'univers, excepté avec le Levant ; mais c'est avec les États-Unis et les Antilles qu'il fait les affaires les plus importantes. Le transit est pour lui une source de richesses (voir p. 80).

Les importations consistent principalement en coton, sucre, café, cacao, bois de teinture, acajou, indigo ;

Les exportations, en rouenneries, soieries, modes, vins, etc.

Un service régulier de paquebots est établi dans ce port avec New-York et la Nouvelle-Orléans. En 1839, il possédait 20 bateaux à vapeur, dont 3 servaient au transport des passagers sur Hambourg, 2 sur Londres, 1 sur Caen, 3 sur Honfleur, 2 sur Rouen ; les autres servaient au remorquage sur la Seine, soit jusqu'à Paris, soit seulement jusqu'à Rouen.

En 1836, le port du Havre possédait 393 navires, jaugeant 78,187 tonneaux, et en 1839, 444 navires, jaugeant 78,295 tonneaux. La pêche de la morue y occupe 3 bâtiments, et il y en a 48 pour la pêche de la baleine.

De 1833 à 1837, les droits de douanes perçus ont été en moyenne de 19,375,363 fr., somme supérieure à celle des trois dernières années de la période, mais inférieure de beaucoup à celle de 1833, qui était de 24,873,126 fr. La diminution s'explique par l'établis-

sement des entrepôts et notamment de celui de Paris.

Relativement au tonnage, le mouvement du port a été, en moyenne, pendant la période décennale :

pour l'entrée de 215,128 tonneaux,
pour la sortie 114,523

Total 329,651, c'est-à-dire 18 p. % du tonn. gén.

En 1827, ce mouvement n'avait été que de 280,000 tonneaux, c'est-à-dire de 50,000 tonneaux (15 p. %) au-dessous de la moyenne. En 1836, il s'est élevé à 440,000 tonneaux, ce qui excède de 110,000 tonneaux (33 p. %) la moyenne décennale, et de 160,000 tonneaux (57 p. %) le chiffre de 1827. Le minimum (252,792 tonneaux) appartient à l'année 1831. En 1840, le total du mouvement était de 724,553 tonneaux. Voici de quelle manière il se décomposait en 1839, en ne tenant compte que de l'entrée :

	Navires.	Tonnage.	Homm. d'équip.
1° Navires chargés.			
Étrangers	773	204,567	11,260
Français faisant le commerce concurr. avec l'étranger	463	102,493	7,136
Français venant des colonies et comptoirs de l'Inde	124	29,663	1,644
Revenant de la pêche de la morue et de la baleine	34	13,363	941
Du cabotage	2,909	206,148	15,540
2° Navires sur lest	513	•	2,269

En 1840 sont entrés 1,553 navires, dont 615 sous pavillon français.

En réunissant le cabotage au commerce étranger,

l'année 1837 a donné (entrée et sortie réunies) un tonnage de 1,082,858 tonneaux.

Voici la proportion du tonnage sous pavillon français à celui sous pavillon étranger, empruntée à la période décennale.

	Nav. franç.	Nav. étrang.
Moyenne de l'entrée.	85,227	129,901
— de la sortie	60,022	54,501
Totaux.	145,249	184,402

Bordeaux (dép. de la Gironde), grand port situé sur la rive gauche de la Garonne, à 26,000 mètres du Bec-d'Ambez, où est l'embouchure du fleuve dans l'Océan. Longitude occid., 2° 54′ 15″; latitude, 44° 50′ 26″. Dans ce port, les bâtiments sont constamment à flot.

On y fait le commerce avec toutes les parties du monde, mais notamment avec l'Amérique et l'Inde. La grande pêche y occupe un nombre considérable de bâtiments. Autrefois, ce port s'enrichissait du commerce colonial, surtout par ses rapports avec Saint-Domingue (voir p. 57). Maintenant, ce sont surtout les vins qui entretiennent l'activité de son commerce, autant que le permettent les droits élevés dont différentes puissances étrangères ont malheureusement frappé ce produit essentiel de la Gironde.

Les importations consistent principalement en fers, houilles, bois de construction, huiles, denrées coloniales;

Les exportations, en vins, eaux-de-vie, fruits, etc.

Le grand et le petit cabotage emploient chaque année 1,200 à 1,500 navires.

En 1836, le port de Bordeaux possédait 377 navires, jaugeant 77,001 tonneaux, et en 1839, 411 navires, jaugeant 71,788 tonneaux. On a armé, en 1837, 3 navires pour la pêche de la baleine ; celle de la morue a occupé 37 navires.

Vingt bateaux à vapeur font des voyages à Langon, Marmande et Agen, et à Blaye, Pauillac et Royan.

De 1833 à 1837, les droits de douanes perçus ont été en moyenne de 9,844,864 fr. Cette somme a peu varié ; en 1837, cependant, elle s'est élevée jusqu'à 10,157,491 fr. Elle avait été de 14 millions en 1817.

La moyenne du tonnage, pendant la période décennale, a été :

pour l'entrée de 98,711 tonneaux,
pour la sortie de 124,861

Total 223,572, c'est-à-dire 12 p. % du tonn. gén.

Le tonnage de 1827 (233,000 tonneaux) était supérieur à la moyenne décennale ; il la dépassait de 9,000 tonneaux, c'est-à-dire de 4 p. %. Il a fortement diminué en 1831 ; mais ensuite il s'est relevé, et, en 1836, il est arrivé à la somme de 240,000 tonneaux, supérieur à la moyenne de 16,000 ou de 7 p. %, et au chiffre de 1827, de 11,000 ou de 11 ½ p. %. En 1840, le total du mouvement était de 279,503 tonneaux. Voici comment il se décomposait en 1839, relativement à l'entrée seulement :

	Navires.	Tonnage.	Homm. d'équip.
1° Navires chargés.			
Étrangers.	259	41,803	2,179
Français faisant le commerce concurr. avec l'étranger. . .	253	34,145	2,433
Français venant des colonies et comptoirs de l'Inde. . . .	89	18,080	1,138
Revenant de la pêche de la morue et de la baleine.	56	6,741	783
Du cabotage	4,653	153,402	16,010
2° Navires sur lest	1,200	»	7,010

En 1840 sont entrés 908 navires, dont 469 sous pavillon français.

En 1832, le mouvement du commerce extérieur dans le port de Bordeaux avait été comme suit :

Entrés 558 navires, jaugeant 93,526 tonneaux.
Sortis 689 — — 119,183 —

Voici la proportion du tonnage sous pavillon français à celui sous pavillon étranger, emprunté à la période décennale :

	Nav. franç.	Nav. étrang.
Moyenne de l'entrée. . . .	50,198	48,513
de la sortie. . .	64,492	60,369
Total.	114,690	108,882

En 1837, le tonnage général (entrée et sortie) embrassant le cabotage, s'est élevé à 681,024 tonneaux.

Nantes (Loire-Inférieure), sur la Loire, à 24 kilomètres de l'embouchure de ce fleuve dans l'Océan,

Longitude occid., 3° 53′ 15″; latitude, 47° 12′ 35″. Le port, situé sur un bras de la Loire, est grand, car il s'étend sur une longueur de 1,800 mètres, depuis l'extrémité aval de l'île Faydeau jusqu'à la sécherie, et les navires y sont à flot à basse mer.

Les denrées coloniales sont le principal objet du commerce de Nantes; mais on y reçoit en outre toute espèce de marchandises, notamment les productions de la Provence, les vins de Bordeaux, la houille anglaise, le noir animal provenant des raffineries de diverses parties de l'Europe, etc.

Des bateaux à vapeur établissent une communication suivie entre ce port et Paimbœuf et Saint-Nazaire, deux ports de relâche également situés sur la Loire et où les navires complètent leur chargement. Il existe, en outre, deux lignes : celle de la Haute-Loire, desservie par six bateaux pour les voyageurs et deux remorqueurs; celle de l'Erdre, desservie par un bateau seulement pour les voyageurs.

Nantes est aussi un port de grande pêche; en 1837, on y a armé trois navires pour la pêche de la baleine et cinq pour celle de la morue. Le port possédait d'ailleurs, en 1836, 527 navires jaugeant 58,601 tonneaux. Au 31 décembre 1839, le port de Nantes possédait 549 navires, jaugeant ensemble 59,058 tonneaux.

De 1833 à 1837, la moyenne des droits de douanes a été de 6,352,318 fr. Le minimum, appartenant à l'année 1836, a été de 5,568,189 fr., et le maximum de 7,295,412 fr. en 1833.

La moyenne du tonnage des navires faisant le com-

merce extérieur, entrés et sortis, a été, pendant la période décennale :

pour l'entrée, de 51,019 tonneaux,
pour la sortie, de 37,785 —

Total. 88,804 c'est-à-dire, 5 p. %du tonn. gén.

Ce mouvement a éprouvé des fluctuations dans l'intervalle de 1827 à 1836 ; car le minimum (1830) est de 78,802, et le maximum (1834) de 94,855. Le chiffre de 1836 est inférieur à la moyenne de 4 ½ p. % et à celui de 1827 de 11 ½ p. %, surtout à raison de la sortie diminuée.

En 1840, le total du mouvement dans ce port était de 131,126 tonneaux.

Voici comment se décomposait celui de 1839, seulement à l'entrée :

	Navires.	Tonnage.	Homm. d'éq.
1° Navires chargés.			
Étrangers	124	18,535	987
Français faisant le comm. concurremment avec l'étranger.	312	32,067	2,326
Français venant des colonies et comptoirs de l'Inde.	53	12,668	816
Revenant de la pêche de la morue et de la baleine	5	1,039	110
Du cabotage	3,615	109,789	14,202
2° Navires sur lest	394	17,504	1,818

En 1840, sont entrés 535 navires, dont 352 sous pavillon français.

Le tonnage général (entrée et sortie) de ce port, avec le cabotage, s'est élevé, en 1837, à 370,886 tonneaux.

Voici la proportion du tonnage sous pavillon français à celui sous pavillon étranger, empruntée à la période décennale :

	Nav. franç.	Nav. étrang.
Moyenne de l'entrée. . . .	30,320	20,699
de la sortie. . . .	30,500	7,285
Totaux.	60,820	27,984

Maintenant si, prenant pour point de comparaison le tonnage moyen de Marseille et le représentant par l'unité 100, on veut se rendre compte de l'importance relative de chacun de ces quatre ports, on obtient, pour la période décennale, les résultats suivants:

	Moyenne.	1827.	1836.
Marseille.	100	83	128
Le Havre.	61	52	82
Bordeaux	41	43	44
Nantes.	17	18	16

Résumons aussi ce que nous avons dit du tonnage respectif de chacun de ces quatre ports et de sa proportion au tonnage général du royaume, qui était dans la période décennale de 1,807,000.

	Moyenne du tonnage.	Rapport à l'ensemble.
Marseille.	540,000	30 p. %
Le Havre.	330,000	18
Bordeaux.	224,000	12
Nantes	89,000	5
	1,183,000	65

Tonn. des quatre ports réunis.	1,183,000	65p.%
— des autres ports du royaume.	624,000	35
Total général du tonnage. .	1,807,000	100

Enfin, en recherchant la proportion de chacun de ces ports, relativement au tonnage par navires français et à celui par navires étrangers, on trouve ce qui suit :

Sur 100 tonneaux :	Franç.	Etrang.
Marseille en a eu en moy. (entrée et sortie réun.).	37	63
Le Havre.	44	56
Bordeaux.	52	48
Nantes	69	31

Passons maintenant rapidement en revue tous les autres ports du royaume, rangés d'après la division que nous avons faite plus haut en trois régions maritimes.

1) La *région de la Manche* offre 101 ports grands et petits, situés sur la mer ou sur des rivières et fleuves, non loin de leur embouchure. La moyenne des droits de douanes qui y ont été perçus dans les cinq années de 1833 à 1837, est de 33 millions environ, ce qui forme à peu près les deux cinquièmes de tout ce que le commerce maritime rapportait au Trésor. Le tonnage des bâtiments entrés et sortis (cabotage compris), dans l'année 1837, a été de 3,279,217, ce qui était également près des deux cinquièmes du tonnage total de cette nature.

Nous avons déjà parlé du HAVRE, qui est le principal de ces ports et qui rapporte à lui seul plus de la moitié (19,375,365 fr.) du total des droits que produit toute la région.

Trois autres ports présentent un revenu annuel de plus de 1 million; ce sont, dans l'ordre de leur importance, les suivants :

DUNKERQUE (dép. du Nord), sur la mer du Nord. Moyenne des droits : 5,114,680 fr. Au 31 décembre 1839, ce port possédait 260 navires, jaugeant 20,358 tonneaux. En 1840, il y est entré 615 navires (dont 296 sous pavillon français), ensemble de 52,577 tonneaux. Le tonnage total (cabotage compris) a été, en 1837, de 223,270 (entrée et sortie réunies). Longitude orient., 0° 2′ 31″; latit., 51° 1′ 59″. Outre le port, à la fois militaire et commerçant, à l'entrée duquel se trouve un banc de sable, et qui est précédé d'une rade très belle, mais d'un abord difficile, il y a un arrière-port, bassin irrégulier dans lequel débouchent les eaux du pays. Les importations consistent en denrées coloniales, coton, laines, fils et toiles de lin, suif, résine, chanvre, potasse, blé, sel, vins et bois du Nord ; les exportations, en charbons de Mons et de Valenciennes, en huiles de la Flandre, toiles et genièvre. Le commerce de Dunkerque s'étend à tous les pays. La pêche de la morue, qui en a toujours formé la branche dominante, occupe 106 navires, et on a employé aussi, en 1837, 2 navires à la pêche de la baleine, pour laquelle on arme dans ce port depuis quelques années.

ROUEN (dép. de la Seine-Inférieure). Moyenne des

droits, 3,774,555 fr. Ce port possédait, au 31 décembre 1839, 97 navires, jaugeant 14,579 tonneaux. En 1840, il y est entré 952 navires (dont 339 sous pavillon national), ensemble de 74,225 tonneaux. Le tonnage total, cabotage compris (et entrée et sortie réunies), a été, en 1837, de 608,193. Longitude occid., 1° 14' 16"; latit., 49° 26' 27". Le port de commerce, de grand et petit cabotage, est situé en face de la ville, dans le lit de la Seine, à 122 kilomètres de son embouchure. Les importations consistent en zinc, cuivre, plomb, étain, antimoine, fer et fonte, sucre, café, coton, bois du Nord, chanvre, bois de teinture, indigo, bois des îles, sulfate d'alumine et de potasse, huiles, savons, garance, houille, albâtre, gomme, soufre, marbres, granits, laines, fromages, vins, vins de liqueur, etc. On exporte les produits du pays, qui consistent en tissus de coton, pierre à chaux, terre argileuse, acide sulfurique, ocre jaune et terre glaise.

Calais (dép. du Pas-de-Calais), à l'entrée du Pas-de-Calais. Moyenne des droits, 1,908,116 fr. Le port possédait, à la fin de 1839, 208 navires, jaugeant 7,223 tonneaux. Il y est entré, pendant l'année 1840, 1,323 navires (dont 557 sous pavillon français), ensemble de 86,000 tonneaux. Le tonnage total, cabotage compris (toujours entrée et sortie réunies), a été en 1837 de 193,924. Longitude occid., 0° 38' 59"; latit., 50° 57' 31". Un chenal de 800 mètres de longueur donne entrée au port; mais les sables viennent souvent rendre cette entrée difficile. Outre l'arrière-port, vaste crique où la mer monte et descend à chaque marée, il y a un bassin

d'échouage appelé le *bassin du Paradis*. Calais est surtout un port de commerce: un seul navire est employé à la pêche de la morue. Les importations et les exportations sont très variées. C'est aussi le lieu de passage des dépêches de la France et de l'Angleterre.

Après ces quatre principaux ports de commerce de la région de la Manche, nous nommerons encore ceux qui, pendant la période quinquennale, ont rapporté au Trésor en moyenne plus de 300,000 fr.

HONFLEUR (dép. du Calvados), à l'embouchure de la Seine, sur la rive gauche. Moyenne des droits, 751,898 fr. A la fin de 1839, ce port possédait 284 navires, jaugeant 7,761 tonneaux. En 1840, il y est entré 359 navires, dont 117 sous pavillon français. Le tonnage de tous ensemble était de 40,780; et en 1837, en comptant aussi le cabotage et en réunissant la sortie à l'entrée, le tonnage total a été de 173,810. Longitude occid., 2° 6′ 3″; lat., 49° 25′ 21″. Le port, dont l'entrée est souvent obstruée par un banc de vase, est composé d'un avant-port, de deux bassins à flot et d'une retenue; il comprend de plus, à l'ouest, un petit port d'échouage qui est le premier établissement qu'on ait fait jadis sur cette partie de la côte. Ce port reçoit en relâche la plupart des navires qui remontent la Seine. Il s'y fait un commerce considérable de bois du Nord et de houille venant d'Angleterre ou de Belgique. On y arme pour la pêche de la morue: 13 navires ont été employés à cette pêche en 1837.

BOULOGNE-SUR-MER (dép. du Pas-de-Calais) avait, à la fin

de 1839, 258 navires, jaugeant 5,982 tonneaux. Moyenne des droits payés, 510,211 fr. Ce port a reçu, en 1840, 891 navires (dont 58 sous pavillon français), d'une contenance de 73,476 tonneaux. Le tonnage général, avec le cabotage et entrée et sortie réunies, a été, en 1837, de 172,089. Le port, situé à l'embouchure de la Liane, a un chenal, un bassin semi-circulaire et une retenue; il assèche à marée basse. Longitude occid., 0° 43′ 16″; latit., 50° 43′ 37″. Indépendamment du commerce très varié qui se fait dans ce port, il y existe 12 bâtiments armés pour la pêche de la morue et 160 bâtiments pour la pêche du poisson frais. Il reçoit journellement des bateaux à vapeur anglais pour le passage de France en Angleterre. Les malles de poste relâchent à Boulogne lorsque les vents sont contraires pour aller à Calais.

Caen (dép. du Calvados), port d'échouage situé à 16 kilomètres de la mer, partie dans la rivière d'Orne, partie dans la rivière d'Odon. Moyenne des droits, 426,803 fr. Caen possédait, au 31 décembre 1839, 83 navires, jaugeant 5,082 tonneaux. Il y est arrivé, en 1840, 325 navires, dont 173 sous pavillon national, ensemble de 21,333 tonneaux. Avec le cabotage, le tonnage a été, en 1837, de 107,570. Longitude occid. 2° 41′ 53″; latit. 49° 11′ 12″. Les opérations assez considérables de ce port, uniquement de commerce, ne s'étendent pas à des pays lointains.

Saint-Malo (dép. d'Ille-et-Vilaine) possédait, à la même date, 225 navires jaugeant 24,962 tonneaux. Moyenne des droits payés, 382,432 fr. En 1840, il y est entré 329 navires (dont 120 sous pavillon national),

d'un tonnage de 18,827. Avec le cabotage, les chiffres de 1837 offrent un tonnage total de 106,652. C'est un port d'échouage précédé d'une rade assez bonne où les frégates du plus haut rang, et même les vaisseaux de ligne peuvent trouver un mouillage. Longitude occid. 4° 21′ 66″; lat. 48° 39′ 3″. Les principaux armements du port ont lieu pour la pêche de la morue qui occupe 31 navires; la pêche de la baleine en occupe aussi quelques-uns. Les importations consistent en cuirs, bois du Nord, chanvre, poissons salés et denrées coloniales; les exportations en blé, farine, beurre, lard; denrées auxquelles il faut joindre tous les articles des manufactures françaises, que l'on expédie pour l'Inde, l'Amérique et la mer du Sud.

Dieppe (dép. de la Seine-Inférieure). Moyenne des droits, 345,787 fr. Dieppe possédait, à la fin de 1839, 204 navires jaugeant 14,689 tonneaux. Y sont entrés, en 1840, 232 navires (dont 16 sous pavillon national), ensemble de 24,743 tonneaux. Le tonnage général a été, en 1837, de 79,259 fr. Longitude occid. 1° 15′ 31″; latitude 49° 51′ 30″. Ce port d'échouage est situé à l'embouchure des rivières réunies de l'Arques, de la Béthune et de l'Aulne. Il se compose d'un chenal, d'un port proprement dit et d'un arrière-port, qui assèchent à chaque marée, d'un bassin à flot et d'une retenue pour les chasses. Le chenal est sujet à se fermer par le galet lorsque les vents du nord-ouest soufflent avec quelque continuité. Dieppe est un port de pêche, de commerce et de relâche. Dix bâtiments y sont armés pour la pêche de Terre-Neuve. On y importe principa-

lement des bois du Nord, de la houille, du goudron, du chanvre, du lin, des denrées coloniales, des vins, des eaux-de-vie, des graines grasses, etc.

Voici maintenant la liste complète des ports, rades et criques, au nombre de 101, faisant partie de cette même région maritime, à partir du point extrême de la frontière du Nord jusqu'au cap Finistère. La situation du port se rapporte au 31 décembre 1839; les arrivages à l'année 1840; la moyenne des droits de douanes aux années de 1833 à 1837.

RÉGION DE

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT.	
		Nombre de navires.	Tonnage.
NORD	Dunkerque	260	20,358
	Gravelines	111	1,727
PAS-DE-CALAIS	Calais	208	7,223
	Boulogne	258	5,982
	Portel	—	—
	Étaples	45	532
	Berck	76	315
SOMME	Le Crotoy	19	279
	Saint-Valery-sur-Somme	33	1,571
	Abbeville	30	1,012
	Le Hourdel	—	—
	Cayeux	29	568
SEINE-INFÉRIEURE	Tréport	89	1,878
	Dieppe	204	14,689
	Saint-Valery-en-Caux	91	4,690
	Fécamp	166	7,537
	Yport	—	—
	Étretat	—	—
	Le Havre	444	78,295
	Harfleur	5	41
	Tancarville	—	—
	Villequier	—	—
	Caudebec	7	516
	Duclair	1	52
	Dieppedalle	—	—
	Croisset	—	—
	Rouen	97	14,579
	La Bouille	—	—
	La Mailleraye	13	682
EURE	Aizier	—	—
	Quillebœuf	34	184
	La Ruelle	—	—
	Conteville [1]	12	37
CALVADOS	Saint-Sauveur	3	85
	Honfleur	284	7,761
	Villerville	—	—
	Trouville	163	2,55[illegible]
	Touques	7	17[illegible]

(1) Le *Tableau du Commerce pendant l'année* 1840 ajoute ici Pont-Audemer, et plus bas, dans le département de la Manche, Courtils; dans celui d'Ille-et-Vilaine, Plouer et La Richardais; dans celui des Côtes-du-Nord, Thuro,

LA MANCHE.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
574	51,023	357	26,366	5,114,680	
76	4,312	204	5,998	60,766	Le port est sur l'Aa.
1,180	81,237	1,034	59,784	1,908,116	
822	71,426	751	59,865	510,211	Le port est sur la Liane.
—	—	—	—	—	Il n'y a pas de bureau de douanes.
14	837	3	146	1,936	
—	—	—	—	8,010	
12	1,342	—	—	36,569	
62	6,132	—	—	177,059	Le port est sur la baie de Somme.
47	3,776	4	286	18,329	Sur la Somme.
—	—	—	—	—	Sur la baie de Somme; point de b.
—	—	—	—	398	
55	5,740	26	2,151	32,044	Sur la Bresle.
217	24,356	111	11,616	345,787	Sur l'Arques, la Béthune et l'Aulne.
40	3,345	29	1,845	18,849	
167	22,117	42	3,250	142,708	Sur la riv. de Valmont.
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	99	Point de bureau.
1,540	368,920	843	197,538	19,375,363	
46	5,632	—	—	10,671	Sur la Lézarde.
—	—	—	—	48	
—	—	—	—	—	Sur la Seine; point de bureau.
8	545	—	—	3,415	Sur la Seine.
2	173	3	252	1,417	*id.*
—	—	—	—	378	*id.*
15	1,030	—	—	2,119	*id.*
951	74,185	97	7,921	3,774,555	*id.*
6	450	6	378	419	*id.*
1	94	—	—	174	*id.*
—	—	—	—	149	*id.*
11	1,005	—	—	149	*id.*
—	—	—	—	188	Sur la Risle.
—	—	—	—	101	Sur la Seine.
—	—	—	—	52	*id.*
256	37,945	120	4,617	751,898	Sur l'embouchure de la Seine.
—	—	—	—	122	
—	—	—	—	651	Sur la Touques.
—	—	—	—	5,019	*id.*

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT. Nombre de navires.	Tonnage.
CALVADOS.	Quai-au-Coq	—	—
	Dives	10	108
	Sallenelles	1	3
	Caen	83	5,082
	Ouystréham	20	288
	Luc	40	920
	Courseulles	69	1,181
	Port-en-Bessin	63	839
	Grancamp	—	—
	Isigny	29	797
MANCHE.	Carentan	126	1,249
	Saint-Vaast	157	5,432
	Barfleur	93	1,389
	La Hougue	—	—
	Cherbourg	272	8,359
	Omonville	40	64
	Dielette	15	40
	Carteret	15	119
	Port-Bail	—	—
	Saint-Germain-sur-Ay	5	15
	Régneville	43	593
	Granville	209	15,216
	Pontorson	—	—
ILLE-ET-VILAINE.	Le Vivier	—	—
	La Houle-sous-Cancale	130	1,231
	Saint-Malo	225	24,962
	Saint-Servan	102	7,016
	Saint-Suliac	26	123
	Dinan	19	1,571
	Saint-Briac	20	707
CÔTES-DU-NORD	Le Guildo	41	184
	Plancoët	4	61
	Saint-Cast	—	—
	Portmieux	10	21
	Port-à-la-Duc	—	—
	Erquy	—	—
	Dahouet	25	595
	Légué-Saint-Brieuc	73	4,276
	Binic	45	4,262
	Portrieux	27	1,725
	Paimpol	144	2,114
	Pontrieux	21	182
	Lézardrieux	26	188

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.	DE DOUANES.	
—	—	—	—	94	Sur la Touques.
—	—	—	—	435	Sur la Dives.
—	—	45	3,518	466	Sur l'Orne.
283	20,013	136	6,574	426,803	*id.*
—	—	2	169	830	*id.*
1	48			1,183	
8	442	—	—	2,442	Sur la Seulle.
12	659	—	—	1,440	
—	—	—	—	131	
12	728	2	140	2,868	Sur l'Aure et la Vire.
10	346	17	405	1,236	Sur la Taute.
13	884	—	—	7,042	
9	511	79	1,455	11,055	
—	—	—	—	—	Simple port de refuge.
143	14,481	243	11,170	214,518	
10	20	17	36	786	
3	66	7	55	845	Sur la Dielette.
34	216	34	214	3,023	Sur la rivière de Gerfleur.
92	1,171	124	1,134	3,645	Sur la Grise.
31	355	49	338	2,677	Sur la rivière d'Ay.
49	1,161	30	564	9,752	Sur la Sienne.
245	16,499	282	18,501	140,256	
—	—	—	—	96	Sur la baie de Cancale.
—	—	—	—	197	*id.*
—	—	18	544	816	*id.*
267	17,082	320	19,420	382,432	
61	6,634	94	9,924	34,414	
—	—	1	35	481	Sur la Rance.
23	654	31	968	1,462	*id.*
—	—	—	—	262	
2	44	7	164	259	Sur le Larguenon.
—	—	—	—	517	*id.*
—	—	—	—	110	Sur la baie de la Frenaye.
—	—	—	—	—	*id.*
1	22	—	—	588	*id.*
—	—	—	—	80	*id.*
1	49	—	—	750	Sur la rivière d'Évran.
44	3,314	53	4,257	167,405	Sur le Gouet.
17	1,924	23	3,559	3,047	Sur la rivière d'Ic.
24	985	142	4,365	3,449	
16	971	31	2,077	6,534	
14	1,151	1	32	7,109	Sur le Trieux.
1	27	5	80	1,246	*id.*

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT.	
		Nombre de navires.	Tonnage.
CÔTES-DU-NORD	Treguier	73	855
	Perros	37	370
	Lannion	96	3,638
	Toulanhery	33	180
	Bréhat (île de Bréhat)	21	272
FINISTÈRE	Morlaix	86	2,996
	Pensez	—	—
	Penpoul	26	367
	Roscoff	32	2,205
	Plouescat	5	48
	Le Kernic	—	—
	Pontusval	54	78
	Labervrach	—	—
	Laberbenoit	—	—
	Paluden	4	47
	Abrevrach	112	273
	Portsal	82	147
	Argenton	—	—
	Laberildut	13	260
	Le Conquet	86	1,330
	Batz (île de Batz)	—	—
	Porspol (île d'Ouessant)	—	—

2) La *région de l'Océan* offre 216 ports grands et petits, situés la plupart le long de la Loire, de la Charente et de la Gironde ou Garonne, beaucoup d'autres sur des baies, et quelques-uns seulement sur la mer ouverte. Mais la majeure partie de ces ports sont si peu importants, que la totalité des droits qui y sont perçus n'est que de 17,673,760 fr. (moyenne de cinq ans), c'est-à-dire moins que le port du Havre à lui seul, et un peu plus de la moitié seulement du revenu des 101 ports de la région de la Manche.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
13	1,089	8	496	11,251	Sur la rivière de Tréguier.
7	335	24	751	2,029	
12	948	3	154	5,522	Sur le Guer.
—	—	—	—	325	Sur le Douron.
—	28	—	—	903	
33	3,171	3	451	102,128	Sur le Jarlol et le Queffleut.
—	—	—	—	—	Sur le Pensez qui débouche dans la baie de Morlaix ; point de bur.
3	150	2	83	1,693	Point de bureau.
9	748	29	779	11,172	
2	87	—	—	—	
—	—	—	—	901	Sur l'anse de Goulven.
—	—	—	—	1,414	Sur la rivière de Labervrach.
— —	— —	— —	— —	419	*id.*
6	386	—	—	2,934	Sur la rivière de Laberbenoit.
2	100	—	—	—	
— —	— —	— —	— —	920	
2	111	—	—	1,196	Sur la rivière de Laberildut.
7	484	—	—	3,025	
—	—	—	—	—	Point de bureau.
—	—	—	—	—	Point de bureau.

Bordeaux, dont nous avons parlé, entre pour plus de moitié dans ce chiffre, et Nantes, autre grand port déjà décrit, pour plus d'un tiers : aussi ne reste-t-il pour tous les autres ports de la région que un million et demi de fr. Aucun de ces derniers ne rapporte au trésor public un demi-million de fr., et nous pouvons borner notre description détaillée aux cinq principaux : Bayonne, Brest, La Rochelle, Lorient et Rochefort

Bayonne (dép. des Basses-Pyrénées) possédait, au 31 décembre 1839, 122 navires jaugeant 8,517 tonneaux.

Moyenne des droits payés, 464,997 fr. En 1840, il y est entré 342 navires (dont 47 sous pavillon national), ensemble de 11,429 tonneaux. Le tonnage général (cabotage compris) a été, en 1837, de 98,506. Longitude occid. 3° 50' 15", latitude 43° 31' 35". Le port est situé à 6 kilomètres de la mer, sur l'Adour qui, à son embouchure, est encaissée entre deux jetées. A ce point, il y a malheureusement une barre qui rend la rivière difficile à aborder; mais le port est sûr et les navires y sont toujours à flot. On y arme pour la grande pêche; 6 à 8 navires sont annuellement destinés à la pêche de la morue. Quant au commerce, celui de cabotage est plus considérable que celui de long cours. L'exportation consiste en bois de construction, planches de pins, produits résineux, vin, eaux-de-vie, liége, cuirs, froment, maïs, jambons, etc.; l'importation, en morue, chanvre, fer, bois du Nord, et en quelques denrées coloniales.

Brest (dép. du Finistère), qui a son port sur la côte nord de la rade de Brest, possédait, à la fin de 1839, 285 navires, jaugeant ensemble 25,480 tonneaux. Il y est entré, dans le cours de l'année suivante, 51 navires (dont 16 sous pavillon national), ensemble de 9,439 tonneaux. La moyenne des droits payés a été de 228,770 fr.; et le tonnage général de 1837 (cabotage compris) de 110,701. Longitude occid. 6° 49' 35", latitude 48° 23' 53". Le port partage la ville en deux parties; l'entrée est commune au port de commerce et au port militaire qui occupe le fond. L'un et l'autre sont naturellement abrités de tous les vents, mais l'entrée

est quelquefois agitée par ceux du sud-ouest, très violents. Le commerce fait peu d'opérations à l'étranger, si ce n'est pour les bois, les charbons et les autres articles dont a besoin la marine militaire. La plupart des navires appartiennent au petit cabotage et sont de 30 à 80 tonneaux; mais les navires chargés de bois du Nord sont quelquefois de 450 tonneaux. Les navires repartent presque tous sur lest.

La Rochelle (dép. de la Charente-Inférieure), port situé au fond d'une anse du Pertuis d'Antioche, couverte par les îles de Ré et d'Oléron. Il possédait, à l'époque déjà souvent mentionnée 128 navires, jaugeant ensemble 4,567 tonneaux. Il y est entré 131 navires (dont 85 sous pavillon français) d'un tonnage total de 18,218. La moyenne des droits payés était de 204,899 fr., et le tonnage général de 1837 (cabotage compris), de 162,850. Longitude occid. 3° 28′ 35″, latitude 46° 9′ 25″. Ce port est précédé d'une rade assez sûre, mais où les navires mouillent peu, à cause du voisinage des rades beaucoup plus commodes de l'Aiguillon, de l'île d'Aix et de l'île de Ré. Une passe de la digue du cardinal de Richelieu donne entrée dans l'anse ; puis une autre passe conduit du chenal ou avant-port dans le port ou havre d'échouage, au fond duquel il y a une retenue pour les chasses et un bassin à flot. Autrefois fort considérable, le commerce de La Rochelle est aujourd'hui très réduit. Il n'y a que 3 navires de long cours et un certain nombre de caboteurs, appartenant à des négociants de La Rochelle. Une trentaine de navires norvégiens de 250 à 300 tonneaux viennent chaque année apporter

du bois de sapin, et l'on importe de plus la morue (venant de Saint-Malo, Granville, etc.), l'eau-de-vie, le sel, etc. Les deux derniers objets sont réexportés, l'un par le cabotage, l'autre par une douzaine de navires américains.

LORIENT (dép. du Morbihan), port à la fois militaire et commerçant, formé par une crique débouchant sur la rive droite du Scorff, auprès de l'embouchure de cette rivière dans le Blavet, à environ 6 kilomètres de la mer. La digue de Kernel, longue de 260 mètres, abrite le port des vents du sud et d'est. Il possédait, au 31 décembre 1839, 85 navires jaugeant ensemble 3,011 tonneaux. Pendant l'année 1840, il y est entré 41 navires (dont 18 sous pavillon français), ensemble de 3,718 tonneaux. La moyenne quinquennale des droits perçus était de 135,334 fr., et le tonnage général de 1837 (cabotage compris et entrée et sortie réunies) de 62,526. Longit. occid. 5° 40′ 50″, lat. 47° 44′ 45″. Le commerce de Lorient consiste principalement en importations pour la consommation du pays, sur un certain rayon. On introduit surtout dans ce port beaucoup de rogue pour la pêche de la sardine, dont Lorient approvisionne tous les ports environnants, ainsi que des vins, des eaux-de-vie, des bois du Nord, etc.

ROCHEFORT (dép. de la Charente-Inférieure), port de commerce peu considérable, situé sur un chenal qui aboutit à la Charente, au milieu du port militaire. Les plus petites embarcations y échouent à basse mer; cependant le commerce de Rochefort possède encore 52 navires, jaugeant 2,781 tonneaux. Il est entré dans le port, pendant

l'année 1840, 87 navires (dont 27 sous pavillon national), ensemble de 12,859 tonneaux. La moyenne des droits payés au Trésor était de 126,061 fr.; et le tonnage général de 1837 (cabotage compris), de 82,518. Longit. occid. 3° 17′ 49″, latitude 45° 56′ 10″. Les bâtiments à quille sont rares dans ce port : 60 gabares plates de la rivière, jaugeant moyennement 60 tonneaux, y sont employées à l'approvisionnement de la ville et au transit des marchandises qui remontent la rivière. Un bateau à vapeur, dont la machine est de la force de 12 chevaux, entretient une communication journalière entre Rochefort et Saintes.

On voit que ces ports sont déjà peu animés : les autres le sont encore moins. Cependant voici la liste complète des 216, grands et petits, qui appartiennent à cette région.

RÉGION DE

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT. Nombre de navires.	Tonnage.
Finistère	Brest	285	25,480
	Landerneau	17	626
	Plougastel	83	341
	Le Faou	162	1,320
	Port-Launay	27	840
	Lanvéoc	—	—
	Le Frêt	41	254
	Camaret	89	318
	Morgat	73	246
	Douarnenez	392	2,112
	Port-Rû	—	—
	Audierne [1]	48	428
	Pont-Croix	—	—
	Kerity-Penmarch.	—	—
	Pont-l'Abbé.	34	275
	Quimper	53	679
	Bénodet	—	—
	La Forêt	1	4
	Concarneau	312	1,529
	Pontaven	22	176
	Douélan	29	120
	Le Pouldu	—	—
	Quimperlé	20	369
	Sein (en l'île)	—	—
	Tudy (en l'île)	—	—
	Saint-Nicolas (îles de Glénans)	—	—
Morbihan	Lorient	85	3,011
	Kernevel	28	131
	Hennebont	21	174
	Port-Louis	224	1,466
	Loc-Malo	—	—
	Intel	146	1,693
	Port-Maria-de-Quiberon.	—	—
	Port-Haliguen	31	1,579
	La Trinité-en-Carnac	49	2,663
	Loc-Mariaquer	—	—
	Auray	118	4,440

(1) Nous passons ici Tréboul.

L'OCÉAN.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
48	8,478	5	494	228,770	Ce port est sur la rade de Brest.
10	835	—	—	6,623	*id.*
—	—	—	—	267	*id.*
—	—	—	—	214	*id.*
—	—	—	—	1,033	*id.*
—	—	—	—	30	*id.*
—	—	—	—	252	*id.*
1	100	—	—	1,277	Baie de Camaret.
—	—	—	—	200	Baie de Douarnenez.
22	1,842	3	300	13,287	*id.*
—	—	—	—	189	*id.*
—	—	—	—	4,875	Baie d'Audierne.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	—	Situé parmi les écueils dits les eaux de Penmarch; point de bureau.
2	104	—	—	—	Anse de Bénodet.
2	172	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	200	Baie de La Forêt.
1	84	—	—	3,349	*id.*
—	—	—	—	576	
—	—	—	—	346	
—	—	—	—	—	Sur le Laïta; point de bureau.
—	—	—	—	545	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	Anse de Bénodet; point de bureau.
—	—	—	—	—	*id.*
40	3,634	13	1,067	135,334	Sur le Scorff.
—	—	—	—	345	Sur le Blavet.
—	—	—	—	1,448	*id.*
—	—	—	—	2,507	*id.*
—	—	—	—		Anse de Gavres.
—	—	—	—	561	Rivière d'Intel.
—	—	—	—	641	Courreaux de Belle-Isle.
—	—	—	—	98	Baie de Quiberon.
—	—	—	—	952	*id.*
—	—	—	—	231	Le Morbihan.
1	31	—	—	1,030	*id*

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT.	
		Nombre de navires.	Tonnage.
MORBIHAN	Larmor-Baden	9	555
	Vannes	148	7,285
	Quatre-Vents	—	—
	Noyalo	—	—
	Saint-Armel	—	—
	Sarzeaux	124	6,480
	Ile d'Arz	20	1,477
	Ile-aux-Moines	—	—
	Port-Navalo	68	3,435
	Suscinio	—	—
	Penerf	16	472
	Bellecroix	—	—
	Ambon	—	—
	Billiers	53	1,632
	Tréhiguier	8	210
	Vieille-Roche	—	—
	La Roche-Bernard	2	138
	Redon	51	3,196
	Port-Lay (île de Groix)	—	—
	Port-Tudy	—	—
	Sauzon (Belle-Ile)	4	8
	Palais	101	1,876
	Port-Blanc de Loc Maria ou Arzic	—	—
LOIRE-INFÉRIEURE	Mesquer	34	1,216
	Pyriac	—	—
	La Turballe	15	55
	Le Croisic	132	1,259
	Le Pouliguen	27	238
	Port-Nichet	3	110
	Saint-Nazaire	15	99
	Donges	—	—
	Basse-Indre	33	227
	Nantes	549	59,058
	Pellerin	5	82
	Paimbœuf	12	376
	Méans	52	2,524
	Pornic	35	340
	Bourgneuf	16	278
VENDÉE	Le Sud	—	—
	Les Brochets	—	—
	La Louippe	—	—
	Les Champs	—	—
	L'Epois	—	—

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
—	—	—	—	289	Le port est sur le Morbihan.
1	73	—	—	1,967	*id.*
—	—	8	632	932	*id.*
—	—	—	—	232	*id.*
—	—	—	—	271	*id.*
1	76	—	—	446	*id.*
—	—	—	—	410	*id.*
—	—	—	—		*id.*
4	283	—	—	751	*id.*
—	—	—	—	263	Baie de Quiberon.
1	75	3	312	354	Rivière de Penerf.
—	—	—	—	319	*id.*
—	—	—	—	360	*id.*
—	—	—	—	348	Rivière de Saint-Éloi.
—	—	—	—	195	Sur la Vilaine.
—	—	—	—	30	*id.*
1	141	1	77	1,660	*id.*
4	437	—	—	69,852	*id.*
—	—	—	—	413	Courreaux de Groix.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		Courreaux de Belle-Ile.
—	—	—	—	2,112	Rade de Palais.
—	—	—	—		Anse d'Arzic.
—	—	—	—	1,089	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	86	
8	415	120	11,507	9,610	
7	464	—	—	2,985	
—	—	—	—	134	
—	—	—	—	216	Sur la Loire.
—	—	—	—	—	*id.*
18	1,593	4	322	19,450	*id.*
515	70,629	199	30,050	6,352,318	*id.*
—	—	6	699	2,268	*id.*
9	1,761	10	1,477	27,420	*id.*
—	—	—	—	807	*id.*
—	—	—	—	1,836	Baie de Bourgneuf.
—	—	—	—	1,235	*id.*
—	—	—	—		
—	—	—	—	429	*Id.* Bureau de Bouin.
—	—	—	—		
—	—	—	—		
—	—	—	—	—	Baie de Bourgneuf.

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT. Nombre de navires.	SITUATION DU PORT. Tonnage.
Vendée	Grand-Pont-de-Beauvoir	4	55
	La Barre-de-Mont	1	3
	Saint-Gilles	51	578
	La Gachère	—	—
	Les Sables	141	4,71[illegible]
	Le Perray	—	—
	La Tranche	—	—
	L'Aiguillon	6	12
	La Faute	—	—
	Moricq	—	—
	Saint-Michel-en-l'Herm	—	—
	Luçon	13	212
	Noirmoutiers (en l'île)	—	—
	L'Arceau	58	1,218
	Les Coëfs	—	—
	L'Herbaudière	—	—
	Port-Breton (île d'Yeux)	—	—
Charente-Inférieure	Marans	27	566
	Charron	—	—
	Esnandes	—	—
	Le Plomb	—	—
	La Rochelle	128	4,567
	Les Minimes	—	—
	Fouras[1]	36	50[illegible]
	Rochefort	52	2,[illegible]
	La Cabane-Carrée	—	—
	Tonnay-Charente	—	—
	Les Barques	—	—
	Brouage	—	—
	Mérignac	—	—
	Melon et Châtain	—	—
	Le Chapus	16	[illegible]8
	Bourse-Franc	—	—
	Les Faulx	—	—
	Marennes	51	1,1[illegible]
	Le Lindron	—	—
	Lusac[2]	—	—
	Recoulaine	—	—
	Bugé	—	—
	Pelard	—	—

(1) Nous passons ici Charente.
(2) Nous passons ici La Bernardière, le Gua, la Petite-Aiguille, et Saint-Pierre.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
—	—	3	123	955	Le p. est sur la baie de Bourgneuf.
—	—	1	68	403	*id.*
—	—	—	—	1,450	*id.*
—	—	—	—	1,632	L'Auzance.
7	527	1	100	6,101	
—	—	—	—	134	Rivière du Perray.
—	—	—	—	38	Pertuis Breton.
—	—	1	79	533	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	292	*id.*
—	—	2	293	338	Anse de l'Aiguillon.
3	287	1	61	1,284	*id.*
—	—	—	—		Baie de Bourgneuf.
3	226	13	1,104	4,680	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	
6	548	24	2,087	3,132	Anse de l'Aiguillon.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	187	*id.*
—	—	—	187	—	Pertuis Breton.
130	18,113	32	4,802	204,899	Pertuis d'Antioche.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	259	259	La Charente.
87	12,859	10	1,866	126,061	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	73,780	*id.*
—	—	—	—	211	*id.*
—	—	—	—	15	Les courreaux d'Oléron ; bureau de Saint-Aignan.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	700	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—		La Seudre.
—	—	8	543	4,556	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	79	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT.	
		Nombre de navires.	Tonnage.
CHARENTE-INFÉRIEURE.	Margot	—	—
	Châlons	—	—
	Dercie	—	—
	Riberou	28	318
	L'Éguille	—	—
	Liman	—	—
	Plordonnier et Foubedeau	—	—
	Mornac	29	296
	Coulonge	—	—
	Chaillevette	—	—
	Chatressac	—	—
	Petites-Roches	—	—
	Grandes-Roches	—	—
	Orivol	—	—
	La Guillate	—	—
	Coux	—	—
	La Tremblade	58	652
	La Péride	—	—
	Brandel	—	—
	Putet	—	—
	Royan	83	1,715
	Saint-Georges-de-Didonne	—	—
	Méchers	14	162
	Talmont	—	—
	Les Monnards	—	—
	Saint-Seurin-d'Uzet	—	—
	Mortagne	14	316
	Port-Maubert	—	—
	Chassillac	—	—
	Charron	—	—
	Conac	—	—
	Saint-Bonnet	—	—
	Les Rivaux (île de Ré)	—	—
	Les Portes	—	—
	Les Villages	—	—
	Le Curé	—	—
	Ars	—	—
	La Baisse	—	—
	La Lasse	—	—
	Loix	1	23
	Le Fenau	—	—

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
—	—	—	—	—	Le port est sur la Seudre.
—	—	—	—	1,061	*id.*
—	—	—	—		*id.*
3	275	—	—	454	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	422	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	33	*id.*
—	—	—	—		Bureau d'Avallon.
—	—	—	—		La Seudre.
1	64	1	108		*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	1,682	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	821	La Gironde.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	169	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
22	1,920	—	—	391	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	Baie de Fiers-d'Ars.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	1,780	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	5	418	655	Fosse de Loix.
—	—	—	—		*id.*

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT. Nombre de navires.	Tonnage.
Charente-Inférieure.	Diette	—	—
	La Baisse	—	—
	Le Goisy	—	—
	La Moulinate	—	—
	Saint-Martin	29	872
	La Flotte	24	680
	La Prée	8	—
	Rivedoux	—	—
	Aix (en l'ile)	2	10
	Saint-Denis (île d'Olérou)	1	13
	Saint-Georges-du-Doubet	—	—
	La Perrotine	—	—
	Arceau	—	—
	La Brande	—	—
	Le Château	27	566
	Ors	—	—
	Saint-Trojan	—	—
	La Perroche	—	—
Gironde	Blaye	35	1,220
	Bourg	2	27
	Plagne	—	—
	Cubzac	—	—
	Libourne	65	2,358
	Saint-Pardon	—	—
	Caverne	—	—
	Lormont	—	—
	Bordeaux	411	71,788
	Macau	—	—
	Cantenac	—	—
	Issan	—	—
	Beychevelle	—	—
	Saint-Jullien	—	—
	Pauillac	35	595
	Saint-Estèphe	—	—
	La Maréchale	—	—
	By	—	—
	Goulée	—	—
	Richard	—	—
	Saint-Vivien	—	—
	Le Verdon	—	—
	Arès	—	—
	Andernos	—	—

NAV. CHARGÉS ENTRÉS. Nombre de navires.	Tonnage.	NAV. CHARGÉS SORTIS. Nombre de navires.	Tonnage.	MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
—	—	—	—		Le port est sur la fosse de Loix.
—	—	—	—	91	*Id.*; bureau de la Couarde.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*
6	369	42	6,254	6,950	*id.*
1	62	1	78		*id.*
—	—	—	—	1,631	*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	367	*id.*
—	—	—	—	432	Pertuis d'Antioche.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	2,524	Pertuis d'Antioche ; bureau de Saint-Pierre.
—	—	—	—		Rade des Trousses.
—	—	—	—		
5	690	14	1,211	3,883	Les courreaux d'Oléron.
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—		*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
4	987	1	72	4,930	La Gironde.
—	—	4	566	410	La Dordogne.
—	—	—	—	108	*id.*
—	—	—	—	242	*id.*
8	657	2	147	6,998	L'Isle et la Dordogne.
—	—	—	—	—	La Dordogne.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	La Garonne.
825	135,639	729	114,002	9,844,864	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	La Gironde.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
7	2,479	1	85	1,419	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	129	*id.*
—	—	—	—	72	*id.*
—	—	—	—	—	Bassin d'Arcachon.
—	—	—	—	—	*id.*

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT.	
		Nombre de navires.	Tonnage.
Gironde	Lanton	—	—
	Certes	—	—
	Audenge	—	—
	Gujan	—	—
	La Teste	54	2,138
Landes	Vieux-Boucau	—	—
	Cap Breton	—	—
Basses-Pyrénées	Bayonne	122	8,517
	Biarritz	—	—
	Bidart	—	—
	Saint-Jean-de-Luz	38	126
	Le Soccoa	—	—
	Hendaye	—	—

3) La *région de la Méditerranée* offre 83 ports, dont 27 appartiennent au département du Var et 30 à l'île de Corse. Presque tous sont très petits, ainsi qu'on peut le voir par le chiffre total des droits qui est de 28,704,775 fr. (moyenne de cinq ans) et sur lequel 26,711,964 fr. reviennent au seul port de Marseille, situé dans cette région et qui est le premier de France. La somme des droits qui s'y paient dépasse de beaucoup celle que rapporte toute la région de l'Océan ; mais elle est inférieure à celle que le Trésor perçoit dans la région de la Manche.

Outre Marseille, dont nous avons parlé, un seul port de la Méditerranée rapporte au Trésor plus d'un demi-million. C'est celui de Cette, sur lequel nous allons donner quelques détails, ainsi que sur les ports commerciaux de Toulon et d'Agde.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
—	—	—	—	—	Le port est sur le bassin d'Arcachon.
—	—	—	—	334	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	1,960	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
134	7,349	348	11,728	464,997	L'Adoure et la Nive.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	3,411	*id.*
148	1,494	133	1,682	12,224	La Nivelle.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	715	La Bidassou.

Cette (dép. de l'Hérault), sur le golfe du Lion. Ce port possédait, au 31 décembre 1839, 100 navires jaugeant 506 tonneaux. Dans l'année suivante, il y est entré 558 navires (dont 225 sous pavillon national), ensemble de 46,527 tonneaux. Les droits payés au Trésor s'élevaient à 369,945 fr., et le tonnage général de 1837 (cabotage compris) était de 230,770. Longit. 1° 20′ 50″, latitude 43° 23′ 37″. Le port est situé au pied d'une montagne isolée, en avant de l'étang de Thau. Il se compose d'un avant-port ou petite rade offrant deux passes, d'un port proprement dit, ou bassin, et d'un arrière-port dit *le chenal* qui communique avec le canal de Cette. Le commerce, celui d'importation surtout, qui est très varié, a fortement augmenté dans ces dernières années. L'exportation consiste en vins, eaux-de-vie, sel, tartre, vert-de-gris, bouchons, amandes, huiles, fruits confits,

draps, couvertures de laine, farines, etc. La pêche maritime s'y fait par 147 navires dont 94 étrangers et 53 français; 260 bateaux sont en outre employés à la pêche dans les étangs salés, et, en 1837, la pêche de la morue a occupé 19 navires. Trois bateaux à vapeur établis entre Marseille et Agde touchent régulièrement à Cette, tant à l'aller qu'au retour.

AGDE (même département). Ce port sur l'Hérault, situé à la distance de 4,300 mètres de l'embouchure de cette rivière dans la mer, possédait à la même époque 156 navires jaugeant 8,918 tonneaux. Il y est entré 111 navires (dont 75 sous pavillon national), ensemble de 6,663 tonneaux. Les droits payés au Trésor ont rapporté en moyenne 363,146 fr., et le tonnage général de 1837 (cabotage compris) a été de 74,648. Longitude 1° 7′ 55″; latitude 43° 18′ 46″. Depuis Agde jusqu'à la mer, les rives de l'Hérault sont munies de digues revêtues pour la plupart en pierres de taille et continuées par des jetées qui font saillie dans la mer; la jetée de l'est dépasse d'environ 30m celle de l'ouest, afin de procurer plus de sécurité aux navires qui entrent par de forts vents de sud-est. Les principales relations commerciales de ce port ont lieu, par le moyen de navires du grand et du petit cabotage, avec les autres ports de la Méditerranée. Il est rare qu'il s'y fasse des expéditions pour la côte nord de la France ou pour les pays étrangers, surtout situés au-delà du détroit de Gibraltar. Les importations consistent en huiles, fruits secs, laines, parfumeries, savons de Marseille, cuirs; les exportations, en eaux-de-vie, vins, blé, farine et sels. Environ 90 bateaux, dont

40 étrangers (catalans ou génois), sont employés à la pêche en mer; 22 autres bateaux sont employés à la pêche dans les étangs salés. Trois bateaux à vapeur font un service régulier de Marseille à Agde.

Toulon (dép. du Var), au fond et au nord de la grande rade qui porte le même nom, et qui est sûre par tous vents, possédait, à la fin de 1839, 412 navires jaugeant 6,828 tonneaux. Il y est entré, en 1840, 510 navires (dont 418 sous pavillon national), d'une contenance totale de 36,572 tonneaux. Les droits payés ont rapporté au Trésor en moyenne 314,782 fr., et le tonnage général de 1837 (cabotage compris) était de 180,540. Longitude 3° 35′ 26″; latitude 43° 7′ 9″. Le port de Toulon, avant tout militaire, se compose de deux bassins appelés *la darse vieille* et *la darse neuve*. Cette dernière est uniquement à l'usage de la marine royale; mais les deux tiers de l'autre sont laissés à la disposition du commerce. Les deux darses communiquent entre elles par un chenal; chacune a son entrée directe dans la rade. De ce côté, elles sont fermées et abritées par des môles, dont le plus long, celui de la darse vieille, a un développement de 1,100 mètres. L'heureuse disposition de la rade de Toulon a dispensé de tous autres travaux pour abriter ces bassins. L'importation consiste principalement en blés et grains de toute espèce, en chanvre, toiles, bois de construction, fer, charbon; l'exportation, en vins et salaisons pour le Nord, et pour Alger, en vins, eaux-de-vie, farines et bois. On emploie à la pêche 543 bateaux.

Voici la liste complète des ports de cette région.

RÉGION DE LA

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT.	
		Nombre de navires.	Tonnage.
Pyrénées-Orientales	Port-Vendres	5	126
	Saint-Laurent	—	—
	Collioure	81	546
	Bagnuls[1]	22	196
Aude	Leucate	61	216
	La Nouvelle	221	11,778
	Gruissau	79	3,057
Hérault	Agde	156	8,918
	Cette	100	5,606
Gard	Aigues-Mortes	5	56
Bouches-du-Rhône	La Vignolle	10	35
	Chamone	—	—
	Arles	146	9,348
	Bouc (port de)	5	71
	Ranquet	—	—
	Saint-Chamas	—	—
	Berre	—	—
	Étang-du-Lion	—	—
	Martigues	369	7,639
	Lauron	—	—
	Carry	—	—
	Marseille	816	64,733
	Cassis	43	83
	La Ciotat	126	2,655
	Frioul ou Dieu-Donné (île de Pomègue et de Ratonneau.	—	—
	Pomègue (en l'île)	—	—
Var	Bandol	48	530
	Saint-Nazaire	65	322
	Le Brusq	—	—
	Saint-Elme	—	—
	Cros Saint-Georges	—	—
	La Seyne	212	2,195
	Castineau	—	—
	Toulon	412	6,828
	Carqueirane	—	—
	Giens	—	—
	Salins-d'Hyères	28	101
	Léoubes	13	205
	Lavandour	27	93

(1) Nous passons Barcarès.

MÉDITERRANÉE.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
224	20,488	207	22,696	62,308	Le port est sur le golfe du Lion.
—	—	—	—	2,587	*id.*
1	59	—	—	1,586	*id.*
10	86	10	86	1,866	*id.*
—	—	—	—	99	*id.*
127	6,209	69	4,248	113,918	*id.*
—	—	—	—	188	*id.*
96	5,541	32	2,141	365,146	Sur l'Hérault.
254	21,511	490	61,331	569,945	Sur le golfe du Lion.
29	913	18	635	55,411	*id.*
—	—	—	—	123	Sur le Rhône.
—	—	—	—	47	*id.*
52	2,634	27	1,105	133,030	*id.*
33	1,532	115	7,194	8,435	Chenal cond. à l'étang de Berre.
—	—	—	—	225	Étang de Berre.
—	—	—	—	161	*id.*
—	—	—	—	718	*id.*
—	—	—	—	228	*id.*
—	—	—	—	1,082	Chenal cond. à l'étang de Berre.
—	—	—	—	371	Golfe du Lion.
—	—	—	—	287	*id.*
3,354	474,587	2,513	319,100	26,711,964	*id.*
—	—	—	—	473	*id.*
3	110	1	138	3,722	Golfe de la Ciotat ou des Lèques.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
2	60	5	299	1,670	*id.*
—	—	3	27	1,169	Rade de Brusq.
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
—	—	—	—	798	Rade de Toulon.
12	526	—	—	1,059	*id.*
—	—	—	—	—	*id.*
485	35,203	214	22,396	314,782	*id.*
—	—	—	—	—	Rade de Giens.
—	—	—	—	291	*id.*
—	—	86	11,424	6,388	Rade d'Hyères.
2	32	2	35	564	*id.*
—	—	—	—	313	Rade de Bormes.

DÉPARTEMENTS.	PORTS DE MER.	SITUATION DU PORT. Nombre de navires.	Tonnage.
Var	La Cavalaire	—	—
	Saint-Tropez	129	2,469
	Sainte-Maxime	2	51
	Saint-Raphaël	43	235
	Agay	—	—
	Théoulé	—	—
	Cannes	69	1,309
	Golfe-Juan	—	—
	Antibes	101	1,995
	Cros-de-Cagnes	—	—
	Ambiers (en l'île)	23	25
	Porquerolles (en l'île)	—	—
	Port-Cros (en l'île)	—	—
	Sainte-Marguerite (en l'île)	—	—
Corse	Calvi	32	485
	Algajola	—	—
	Ile Rousse	26	345
	Saint-Florent	42	535
	Nonza	—	—
	Centuri	23	236
	Tolari	—	—
	Barcaggio	—	—
	Macinaggio	33	697
	Mériac	—	—
	Luri	—	—
	Porticciolo	—	—
	Pietra-Corbara	—	—
	Sisco	—	—
	Erbalunga	—	—
	Bastia	176	2,003
	Padulella	—	—
	Prunete	—	—
	Solenzara	—	—
	Favone	—	—
	Porto-Vecchio	—	—
	Bonifacio	39	229
	Propriano	—	—
	Ajaccio	102	666
	Sagone	—	—
	Carghèse	—	—
	Porto	—	—
	Girolata	—	—
	Galeria	—	—
	Crovani[1]	—	—

(1) Nous passons Cagnano et Ersa.

NAV. CHARGÉS ENTRÉS.		NAV. CHARGÉS SORTIS.		MOYENNE DES DROITS DE DOUANES.	OBSERVATIONS.
Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre de navires.	Tonnage.		
—	—	—	—	295	Rade de Cavalaire.
64	1,248	68	1,249	5,134	Golfe de Grimaud.
12	282	39	838	949	*id.*
25	728	7	139	5,926	Golfe de Fréjus.
—	—	—	—	2,170	Rade d'Agay.
—	—	—	—	907	
99	3,639	8	246	105,200	Golfe de Napoule.
2	15	49	639	1,556	Golfe Juan.
81	2,266	29	662	43,533	Golfe de Gênes.
—	—	—	—	92	*id.*
—	—	9	1,772	495	
—	—	—	—	936	
—	—	—	—	798	
—	—	—	—	633	
75	2,660	69	2,451	4,693	Golfe de Calvi.
1	14	1	29	221	
32	779	10	318	10,637	
11	281	8	213	5,215	Golfe de Saint-Florent.
—	—	—	—	—	*id.*
21	287	23	305	1,668	Bureau d'Essa.
—	—	—	—	1,087	
—	—	—	—		
51	60[illegible]	15	490	3,626	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	827	Plusieurs de ces petits ports, comme aussi de ceux qui précèdent, n'ont pas de bureau particulier.
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	
184	5,181	86	2,476	83,154	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	1,679	
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	
15	652	30	1,241	8,296	
148	556	29	365	10,735	Bouches de Bonifacio.
11	307	9	405	4,435	Golfe de Valinco.
84	3,068	77	1,830	38,518	Golfe d'Ajaccio.
—	—	—	—	—	Golfe de Sagone.
—	—	2	21	386	*id.*
—	—	—	—	—	Golfe de Porto.
—	—	—	—	—	Golfe de Girolata.
—	—	—	—	—	Golfe de Galeria.
—	—	—	—	—	Golfe de Crovani.

Si, faisant abstraction des trois régions, nous voulons assigner aux principaux ports de France leur rang respectif, voici ce que nous trouvons, en prenant pour mesure la moyenne des droits payés au Trésor pendant les cinq années de 1833 à 1837 :

	Moyenne des droits payés.	Tonnage des navires entrés en 1840.	Tonnage général de 1837.
1. Marseille.	26,711,964	507,268	1,325,588
2. Le Havre.	19,375,363	370,971	1,082,858
3. Bordeaux.	9,844,864	146,963	681,024
4. Nantes.	6,352,318	72,373	370,886
5. Dunkerque.	5,114,680	52,577	223,270
6. Rouen.	3,774,555	74,225	608,193
7. Calais.	1,908,116	86,816	193,924
8. Honfleur.	751,898	40,780	173,810
9. Cette.	569,945	46,327	230,770
10. Boulogne.	510,211	73,476	172,089
11. Bayonne.	464,997	11,429	98,506
12. Caen.	426,803	21,333	107,570
13. Saint-Malo.	382,432	18,827	106,652
14. Agde.	365,146	6,663	74,648
15. Dieppe.	345,787	24,743	79,259
16. Toulon.	314,782	36,372	180,540
17. Brest.	228,770	9,439	110,701
18. Cherbourg.	214,518	20,849	95,903
19. La Rochelle.	204,899	18,218	162,850

Il résulte de ce tableau que le tonnage général, et aussi le tonnage du commerce extérieur en particulier, assigneraient un ordre différent à ces ports classés suivant les droits payés au Trésor. Le tonnage particulier (venu des pays étrangers) donnerait peut-être une mesure plus juste, surtout en réunissant l'exportation à

l'importation ; le tonnage général que nous avons pour une année seulement comprend aussi les marchandises qui sont importées en franchise de droit, soit pour l'entrepôt et le transit, soit par le cabotage. Mais quelque classification que l'on adoptât, Marseille, le Havre et Bordeaux resteraient toujours en tête de la liste et conserveraient entre eux la même place ; Nantes descendrait d'un degré et Rouen prendrait sa place. Cette, qui est ici au 9e rang, monterait de plusieurs degrés, de même que Toulon et La Rochelle.

Après avoir passé en revue tous les ports commerçants de la France, sans en omettre aucun, il importe aussi de faire connaître ceux des colonies françaises, mais sans nous écarter du seul point de vue auquel nous ayons à nous attacher ici, celui du commerce. La description des colonies sous tous les autres points de vue appartient à la première partie de notre Statistique générale.

1° L'*Algérie*. Elle offre, comme on sait, sur la côte septentrionale de l'Afrique, le long de la mer Méditerranée, un développement onduleux d'environ 100 lieues, et s'étend, en face des îles Baléares et d'une portion de l'Espagne méridionale, depuis le 6e degré de longitude orientale (plus quelques minutes), où elle confine avec Tunis, jusqu'au 4° 31′ de long. occidentale, où

la rivière d'Aggierout en forme la limite du côté de l'empire de Maroc[1].

Alger, chef-lieu de la province de ce nom et de toute l'Algérie soumise à la France, est situé sur la même côte, presque à égale distance des deux limites, vis-à-vis de Majorque, par 0° 39′ 43″ de longit. orientale et par 36° 48′ 36″ de latitude septentrionale. Bâtie en amphithéâtre sur une colline de 118 mètres, la ville en couvre tout le penchant qui fait face à la mer, formant un triangle dont la base s'appuie sur le rivage. Elle est située vers l'ouverture occidentale d'une vaste baie, occupant un espace de 8 à 9 milles de l'est à l'ouest, qui a près de 4 milles de profondeur, et à l'ouverture de laquelle est le cap Matifous. Au fond de cette baie est l'embouchure de l'Harrach, large de 40 mètres, mais souvent obstruée par un banc de sable que les vents forment en cet endroit. Le port d'Alger, où l'on pénétrait autrefois avec tant de difficulté, est aujourd'hui d'un abord facile pour les navigateurs de toutes les nations, qui peuvent y réparer leurs navires, faire de l'eau et des vivres, et exercer le commerce. Cependant, malgré les travaux exécutés à grands frais par l'administra-

(1) Les matériaux officiels et très importants qui nous ont servi pour cette région, *désormais et pour toujours française* (discours d'ouverture de la session des Chambres de 1841 à 1842), sont les suivants : *Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie*, Paris, Imp. roy., 1838, 2 vol. gr. in-4°, avec cartes ; *Tableau*, etc. *en* 1839, Paris, 1840, 1 vol. gr. in-4° avec cartes ; *Tableau*, etc. *en* 1840, Paris, 1841, même format, avec cartes ou plans. Ce dernier volume vient d'être distribué aux Chambres (janvier 1842).

tion française, ce port n'est pas un abri toujours sûr pour les navires : on en a vu se briser en luttant avec la boule et le ressac que des coups de vent du nord y causent dans certaines saisons; toute la baie d'Alger n'offre aucun mouillage assuré contre les gros temps. Mais dans la belle saison, on peut mouiller partout indifféremment dès qu'on est à la distance d'un mille à un mille et demi de la côte : on trouve alors de 16 à 25 ou 30 brasses d'eau sur un bon fond de vase. La sécurité est encore bien plus grande dans l'intérieur et à l'ouverture de la darse; mais au nord du phare, en dehors de la baie et du port, la côte étant rocailleuse, on n'y mouille jamais.

Le commerce d'Alger consistait autrefois principalement en blé, orge, cuirs, cire, huile, plumes d'autruche et laines. En 1839 et 1840, les principaux articles d'importation dans ce port étaient les céréales, les vins, les tissus de coton, ceux de soie et de laine, l'huile d'olives, les peaux préparées ou ouvrées, les bestiaux; et les principaux articles d'exportation étaient les produits et dépouilles d'animaux, les ouvrages en matières diverses et les tissus indigènes.

L'activité qui règne ici surpasse de beaucoup celle de tous les autres ports de l'Algérie, non-seulement de chacun séparément, mais de tous pris ensemble. En effet, au commerce spécial, sur une valeur totale de 36,454,509 fr. importée, en 1839, dans toute l'Algérie, 22,583,275 sont entrés dans le port d'Alger; et en 1840, sur une valeur totale de 54,872,102 fr., ce même port en a encore reçu à lui seul pour 35,360,863. Quoi-

que cette proportion ne s'applique plus à l'exportation, néanmoins, dans le mouvement général des 9 ports de l'Algérie, Alger a figuré dans les 4 années de 1837 à 1840 pour près d'un tiers, en moyenne.

Voici quelle a été, en 1839 et en 1840, l'importation et l'exportation du port d'Alger, au commerce général :

	Importations.	Exportations.	Mouvement total.
1839.	22,666,905	2,523,545	25,190,450
1840.	37,170,381	1,789,912	39,260,293

Le mouvement du port a donné, en 1840, les chiffres suivants (pour les navires chargés) :

A l'entrée, 1,787 navires, jaugeant 195,092 tonneaux, et montés par 15,440 hommes d'équipage ;

A la sortie, 537 navires, jaugeant 36,894 tonneaux, et montés par 3,510 hommes.

Relativement au pavillon, voici de quelle manière le tonnage s'est divisé :

	Entrée.	Sortie.
Navires français	55,130	25,236
— algériens francisés ou non . . , . .	1,808	1,459
— étrangers.	138,154	10,199

Le port ne possédait, au 31 décembre 1840, que 25 navires, jaugeant 452 tonneaux, et montés par 189 hommes d'équipage.

Oran, chef-lieu de la province de ce nom, et la seconde ville de l'Algérie pour l'importance de son commerce, est situé au fond du golfe d'Oran, en face du royaume de Murcie, par 3° 2′ 28″ de longitude occidentale, et par 33° 44′ 20″ de latitude nord. La ville est

bâtie sur les bords inclinés d'un ravin dans lequel coule l'Oued-el-Rahdi (rivière des moulins), qui n'est qu'un ruisseau d'un kilomètre de cours depuis sa source, mais qui a cependant un fort volume d'eau et assez de pente pour arroser les jardins, servir aux besoins de la ville et faire tourner 6 à 7 petits moulins.

Oran même n'a qu'une petite rade où, pendant la belle saison, les navires du commerce mouillent par 8, 6 et 4 brasses d'eau, fond de sable. Ce mouillage est défendu des vents d'ouest et de nord-ouest par la pointe du fort la Monna, formée par des terres qui s'élèvent rapidement vers l'intérieur, et sur lesquelles on a bâti, dans des endroits presque inaccessibles et voisins de la mer, les deux forts de San Gregorio et de Santa Cruz, dont le dernier, plus haut que l'autre, passe pour imprenable. Cependant, avec les vents de nord-est, les navires sont fort incommodés par la mer sur ce mouillage, et le débarcadère, qui est entre le fort la Monna et la ville, est peu praticable avec des vents de nord-est frais, même pendant la belle saison.

C'est *Mers-el-Kebir*, ou Mers-el-Kbir, à environ 3 milles d'Oran, qui en est le vrai port. A la pointe de la Monna, la côte tourne à l'ouest, puis se courbe en remontant vers le nord : là s'avance vers l'est, comme un môle, le fort de Mers-el-Kebir qui, entouré de tous côtés par des terres élevées, forme le meilleur abri qu'on puisse trouver sur tout le littoral de l'Algérie. Une escadre, composée des plus gros vaisseaux, peut s'y réfugier. C'est aussi le seul port où les grands bâtiments séjournent pendant l'hiver. Un phare s'élève à l'extré-

mité orientale du fort, qui malheureusement manque d'eau; pour en faire, on est obligé d'aller à Oran, circonstance d'autant plus fâcheuse que les communications entre le port et cette ville ne sont pas toujours faciles.

En 1837 et 1838, le mouvement général du port d'Oran fut peu inférieur à celui du port d'Alger; mais cela tenait aux hasards de la guerre, la présence de nos troupes exigeant alors sur ce point des importations très considérables. En 1839 et 1840, la proportion d'Oran et Mers-el-Kebir vis-à-vis d'Alger était de la moitié seulement. Voici les sommes de l'importation : en 1839, 4,935,000 fr.; en 1840, 8,477,994. Dans cette dernière année, les principaux articles de l'importation française étaient des céréales, des vins, de l'huile d'olives, des fourrages, du sucre, des viandes salées, des peaux préparées ou ouvrées, des tissus, des bestiaux; et de l'importation étrangère, de la houille, des céréales, des fourrages, des tissus, etc. Mais nous répétons que tout cela se rapportait à l'armée d'expédition et non pas à un commerce naturel et normal. Les exportations de 1839 formaient, au commerce général, une valeur de 790,902 fr.; et en 1840, de moins de 350,000 fr.: c'étaient des produits et dépouilles d'animaux, des ouvrages en matières diverses, des tissus, des teintures préparées, etc.

Le mouvement du port, en 1840, a été comme suit pour les navires chargés :

A l'entrée, 866 navires, jaugeant 64,186 tonneaux, et montés par 6,314 hommes;

A la sortie, 419 navires, jaugeant 18,248 tonneaux, et montés par 2,552 hommes.

Voici comment le tonnage était réparti sur les trois sortes de pavillons :

	Entrée.	Sortie.
Navires français	23,585	11,135
— algériens francisés ou non	1,626	1,805
— étrangers	38,975	5,308

Le port d'Oran possédait, au 31 décembre 1840, 17 navires, jaugeant 526 tonneaux, et montés par 74 hommes.

Bone, dans la province de Constantine, à 44 lieues de la ville de ce nom, et vers 5° 30′ de longit. orient. (par environ 37° 10′ de lat.), est une des places maritimes les plus orientales de nos possessions d'Afrique, située sur une falaise élevée, au pied de laquelle est la rade de Bone. Il n'y existe pas de port proprement dit, mais seulement des mouillages plus ou moins commodes. Au cap de Garde, la côte tourne brusquement vers le sud, et la mer s'y précipite pour former un golfe profond, défendu de ce côté par le fort Génois, et entouré d'une falaise de rochers qui ne présente guère d'accès. La ville de Bone, baignée par la Seybouse, est bâtie un peu au sud du fort Génois, sur la côte occidentale du golfe, et le fort Cigogne forme l'extrémité méridionale de sa rade. A l'ouest du cap où il est situé, le long du côté méridional de la ville, est une petite baie sur laquelle on a établi une jetée en pierre sèche pour servir de débarcadère. Mais aucun point n'offre un abri sûr pour passer l'hiver.

En 1837 et 1838, le mouvement du port de Bone égalait presque celui du port d'Oran ; il le dépassa en 1839, année de la campagne de Constantine, mais pour rester ensuite beaucoup au-dessous en 1840. L'ouverture du port de Philippeville nuisit à celui de Bone, comme à celui de Collo. L'importation des vins et des comestibles a remplacé celle des objets de luxe. Sa valeur totale, dans la dernière année, était de 5,395,242 fr., et, dans la précédente, de 5,742,793.

Les principaux articles d'importation française, généralement destinés à nos établissements militaires, étaient en 1840 : des céréales, des vins, des tissus, des ouvrages en fer et en cuivre ; et ceux d'importation étrangère, aussi, et en plus grande quantité, des céréales, de la houille, des tissus, etc.

L'exportation, d'une valeur de 1,612,248 fr. en 1839, et en 1840 de 1,150,434 fr., se compose seulement de produits et dépouilles d'animaux et de produits de la pêche. Tous les autres articles n'y ont figuré que pour des sommes minimes.

Relativement aux navires chargés, le mouvement du port a été comme suit, dans l'année 1840 :

A l'entrée, 475 navires, jaugeant 25,835 tonneaux, et montés par 3,420 hommes.

A la sortie, 541 navires, jaugeant 26,254 tonneaux, et montés par 3,939 hommes.

Le tonnage était réparti de la manière suivante sur les trois sortes de pavillons :

	Entrée.	Sortie.
Navires français	10,396	11,924
— algériens francisés ou non	1,766	2,391
— étrangers	13,673	11,981

Bone possédait, au 31 décembre 1840, 11 navires, jaugeant 169 tonneaux, et montés par 53 hommes.

Philippeville, colonie française et port non loin de Stora, dans la province de Constantine et à 22 lieues du chef-lieu, lequel communiquait jadis avec la mer au moyen de Stora, l'antique *Rusicada*. Située sur le golfe de ce nom, l'ancien *sinus Numidicus*, et qui s'étend sur une longueur d'environ 18 lieues depuis le cap de Fer à l'est jusqu'au cap Boujarone à l'ouest (mais en se divisant en baie de Stora et en baie de Collo), Philippeville est dans un enfoncement profond, à environ un degré à l'occident de Bone, par 4° 32′ de longit. orient. et 37° 4′ ou 5′ de latitude. Cet enfoncement, fermé par le cap Skikida à l'est, offre un port spacieux, presque suffisant de lui-même et que des constructions bien entendues achèveront facilement, une rade sûre et fort étendue, une position agréable et salubre, un territoire très productif, et la facilité d'ouvrir avec l'intérieur de promptes communications. Le mouillage a près d'une lieue et demie d'étendue le long de la côte, à partir du fond de la baie. Des montagnes rocailleuses, incultes et parsemées de broussailles le protégent contre les vents d'ouest, de sud-ouest et de nord-ouest; les vents d'est y sont incommodes, mais on trouverait encore un abri contre eux. Rien ne garantit de ceux du nord.

Les rapports commerciaux de Philippeville, dit le

Tableau officiel de l'Algérie en 1840, deviennent de jour en jour et plus importants et plus multipliés. Il résulte des relevés de la douane que, pendant le 1er semestre de 1839 seulement, il avait été dirigé de Philippeville sur Constantine (la première est le port naturel de la seconde), pour 2,200,000 fr. de marchandises, qui toutes étaient des produits nationaux. L'importation ordinaire consiste surtout en étoffes : on fait venir beaucoup de calicots blancs ou écrus, désignés sous les noms de guinées d'Écosse, Bafta, Mahmoudi, etc.; des toiles et des mouchoirs imprimés d'une qualité inférieure; des draps légers appelés *londrins;* puis du sucre, du café, peu de soieries et des ouvrages de bimbeloterie. Les retours de Constantine consistent pour les deux tiers en numéraire et pour un tiers en laines, cuirs, sangsues, grains et bestiaux.

Quoique ce port ne soit occupé que depuis 1838, les importations, qui étaient dès 1839 de 2,848,744 fr., s'élevèrent en 1840 à 4,735,547 fr.

Le mouvement du port, dans cette même année, a été comme suit pour les bâtiments chargés :

A l'entrée, 425 navires, jaugeant 32,587 tonneaux, et montés par 3,175 hommes d'équipage ;

A la sortie, 273 navires, jaugeant 18,993 tonneaux, et montés par 1,945 hommes.

Voici comment le tonnage était réparti sur les trois sortes de pavillons :

	Entrée.	Entrée.
Navires français.	14,188	10,945
— algériens francisés ou non	1,762	1,119
— étrangers.	16,637	6,929

Au 31 décembre 1840, le port possédait 3 navires, ensemble de 20 tonneaux, et montés par 19 hommes.

Bougie, ville bâtie immédiatement au bord de la mer, dans un site éminemment pittoresque, sur le flanc méridional du mont Gouraïa, qui, abrupte et escarpé, s'élève rapidement jusqu'à 670 mètres de haut. Elle est à environ 45 lieues d'Alger, et à une trentaine seulement de Constantine, chef-lieu de la province à laquelle Bougie appartient, par environ 2° 40′ de long. or. et 37° 12′ ou 13′ de lat. Située sur la côte nord-ouest du golfe de Bougie, un peu au sud-est du cap Carton qui le termine, elle offre dans sa baie un assez bon mouillage, qui ne se compare pas cependant à celui de nos ports, mais où les navires sont à l'abri des vents, surtout du nord. C'est le seul point de la côte où les bâtiments qui pendant l'hiver font le service d'Alger à Bone, peuvent trouver quelque sûreté en cas d'avaries. Il n'existe qu'un seul débarcadère étroit et peu commode, devant la porte de la Marine, unique entrée de la ville sur tout ce côté-là.

Le commerce de Bougie est aujourd'hui peu de chose. Les Kabyles du Babourah y apportent du savon, de l'huile et des fruits. L'importation a été de 331,843 fr. en 1839, et de 395,497 en 1840. Elle consistait surtout en vins, en céréales et en fourrages.

Voici quel a été, dans la dernière de ces deux années, le mouvement du port quant aux navires chargés :

A l'entrée, 249 navires, jaugeant 8,654 tonneaux, et montés par 1,777 hommes ;

A la sortie, 668 navires, jaugeant 5,528 tonneaux, et montés par 1,102 hommes.

Relativement au pavillon, voici comment le tonnage s'est divisé :

	Entrée.	Sortie.
Navires français.	3,620	2,542
— algériens francisés ou non. . . .	2,881	1,819
— étrangers.	2,153	1,167

Le port possédait au 31 décembre 1840, 6 navires, ensemble de 104 tonneaux, et montés par 54 hommes.

Djidjéli, point intermédiaire entre Bougie et Collo, dans la même province de Constantine, est occupé par les Français depuis le 13 mai 1839 ; mais déjà sous Louis XIV ils s'en étaient emparés (1664), et ils faisaient avec la ville, qui n'est plus aujourd'hui qu'un petit village, un commerce considérable. Djidjéli est au-delà du golfe de Bougie, à l'est, vers 3° 25′ de longit. orient., et 37° 10′ de latitude. Le village est bâti sur une presqu'île rocailleuse réunie à la terre ferme par un isthme fort bas dominé de près par des hauteurs et d'où s'étend le port jusqu'au fort Duquesne, situé sur une hauteur escarpée et d'un accès difficile. La petite rade est de l'autre côté de la langue de terre. Le port n'est sûr que pendant la belle saison ; il est défendu contre le vent du nord par une ligne de rochers s'étendant de l'est à l'ouest à plus de 800 mètres, mais qui, malheureusement, ne sont pas assez rapprochés ; toutefois on espère combler l'intervalle qui les sépare et acquérir ainsi un port, petit mais d'un fond suffisant pour permettre de

recevoir les bâtiments d'un fort tonnage, et où il y aurait possibilité pour eux de passer l'hiver.

Les habitants de Djidjéli construisaient autrefois des bateaux caboteurs à l'aide desquels ils faisaient eux-mêmes le commerce de la côte. Le bois de chêne, qui se trouve en abondance dans cette partie de l'Algérie, est renommé pour sa durée et sa force.

Outre du bois de construction et de chauffage, on peut tirer du pays voisin des grains, du bétail, des peaux, de la laine, du miel et de la cire. S'ils vendaient leurs produits, les Kabaïles consommeraient aussi des marchandises de l'Europe. Mais aujourd'hui nos relations avec eux sont encore extrêmement limitées, faute de confiance.

En 1840, les importations de France s'élevèrent à 312,395 fr.

Arzew, différent du village de Kabaïles situé un peu plus au sud-est et qui est abandonné de ses habitants, est un bon port, placé à l'abri du cap de ce nom sur la côte occidentale du golfe d'Arzew. Il s'y est fait et s'y fera toujours, dit le premier Tableau officiel, des exportations de grains. Le port Arzew est un peu à l'est d'Oran, dans la province de ce nom; mais il n'existe encore autour de la baie qu'un fort, un magasin et quelques maisons ruinées.

Mostaganem est de l'autre côté du golfe, à 4 myriamètres du port Arzew par mer, et par terre à 7 myriamètres, dans la même province d'Oran, et au sud-ouest de l'embouchure du Chélif. On mouille vis-à-vis

l'ouverture du ravin sur laquelle la ville est assise; mais dans la saison des vents ce mouillage n'offre pas assez de sûreté.

Cherchel, l'ancienne *Julia Cæsarea*, situé dans la province d'Alger, à 18 lieues à l'ouest de la ville du même nom, n'est occupé par les Français que depuis le printemps de 1840.

Avant notre conquête, les habitants entretenaient avec Alger un commerce de cabotage assez suivi; leurs barques y apportaient les fruits qu'ils récoltaient en grande abondance, du bois à brûler et de construction, et d'autres denrées d'approvisionnement.

Le port, situé à l'est d'une langue de terre sur la pointe de laquelle est le petit fort Joinville, est malheureusement battu par tous les vents, excepté par les vents d'ouest; là où il serait le plus sûr, existent des bas-fonds à 2 pieds sous l'eau, qui se dirigent vers un îlot éloigné de la terre de 350 mètres. On espère cependant en abriter le mouillage par des travaux de construction; car ce port, en communiquant directement avec Milianah, pourrait devenir d'une grande importance.

Enfin La Calle, à l'extrémité orientale de l'Algérie française et de la province de Constantine, vers 6° 6′ ou 7′ de longit. orient, et 37° 7′ ou 8′ de lat., mérite encore une mention particulière comme siége immémorial de la pêche du corail et comme faisant jadis partie des *concessions d'Afrique* dont François Ier avait obtenu le privilége en 1520. De 1694 à 1799, La Calle, qu'il ne faut pas confondre avec Colo ou Collo (à 25 ou

30 lieues à l'est de Bougie), fut le siége de la *Compagnie d'Afrique* qui entretenait une cinquantaine de bateaux pour la pêche du corail et plusieurs bâtiments du port de 50 à 120 tonneaux pour le transport en France des produits de la pêche et de ses achats en grains, cuirs, cires et laines, ainsi que pour le retour des objets de consommation dont elle avait besoin et des marchandises manufacturées pour lesquelles elle s'était créé un débouché dans le pays.

Momentanément cédés aux Anglais en 1807, mais pillés et détruits en guise de représailles pour l'expédition de lord Exmouth en 1816, ces établissements nous furent rendus à cette époque. En 1830, le dey d'Alger les fit détruire de nouveau, et c'est en 1836 seulement que la France en reprit possession.

L'ancien établissement de la Compagnie d'Afrique était à 2 milles du cap Gros. Il y a là une calangue de 200 toises de profondeur, abritée du nord et du nord-est par une presqu'île sur laquelle étaient bâtis tous les magasins. Les bateaux corailleurs et les petits caboteurs peuvent s'y mettre à l'abri; mais pendant les vents frais du nord-ouest ils doivent se tenir à terre, car les vents y donnent en plein et la mer y est très grosse. On trouve 20 pieds d'eau à l'entrée, 10 et 11 au milieu, sur un fond de sable. Des falaises parfois rocailleuses bordent le rivage.

Nous ferons suivre cette énumération des ports algériens d'un coup d'œil sur le commerce de l'ancienne régence Barbaresque destinée à ouvrir un jour à l'industrie française de nouveaux marchés, et peut-être à devenir pour la métropole ce qu'elle a été pour Rome, un grenier d'abondance où elle aurait ses réserves dans les années de disette.

Mais si Rome a entretenu avec la côte septentrionale de l'Afrique un commerce florissant; si la prospérité de cette région n'a pas été moins grande sous la domination des successeurs des kalifes, il est certain que, sous le gouvernement turc, l'état des choses a complétement changé, que la population s'appauvrissait d'année en année, que la barbarie faisait constamment des progrès, que tout attestait une décadence absolue, et que l'autorité publique, loin d'y remédier, semblait au contraire avoir pris à tâche, comme on l'a dit, d'étendre les limites du désert jusqu'au rivage de la Méditerranée.

Régie par des maîtres avides et qui ne respectaient pas les droits acquis, la population se résignait à la pauvreté. Le commerce, ne trouvant pas une sécurité suffisante, manquait de courage pour les entreprises, paralysées d'avance d'ailleurs par les monopoles du gouvernement. L'homme qui vivait dans l'aisance prenait soin de s'en cacher à tous et se refusait les jouissances du luxe, cortége ordinaire de la civilisation, parce qu'elles auraient pu attirer sur lui l'attention. Les habitants étaient d'ailleurs disséminés ; de faibles liens les unissaient, et les distinctions d'origine et de race tendaient bien plus fortement à les séparer. Les Arabes,

adonnés à l'entretien de leurs troupeaux et à une agriculture restée dans l'enfance, abandonnaient le trafic aux Maures, dont quelques-uns seulement osaient traverser la mer pour établir quelques rapports avec l'Europe, et aux Juifs, intermédiaires ruineux de toutes les transactions, et cependant courtiers habituels de toutes les affaires d'argent. Eux seuls savaient l'usage des valeurs représentatives du numéraire; mais on peut dire que le crédit était inconnu : toutes les affaires se faisaient au comptant. Les Arabes se réunissaient en armes pour traiter des ventes ou des échanges.

Quoique le commerce extérieur ne se fît que sous le bon plaisir du dey, on assure néanmoins qu'en 1822 l'importation formait une valeur de 6,500,000 fr., somme encore considérable pour un pays replacé dans l'enfance de la civilisation; la France y participait pour moins de 1,500,000 fr. Les exportations se réduisaient à la faible somme de 1,500,000 fr. au plus, au lieu qu'autrefois le seul port d'Arzew expédiait annuellement 250 à 300 cargaisons de céréales, de même qu'il a fourni seul, en 1814, 40,000 bœufs à l'armée anglaise en Espagne. On assure toutefois qu'en 1829, un négociant d'Oran expédia, pour son compte, à Gibraltar 70,000 *fanègues* [1] de blé et d'orge, et à peu près autant à d'autres destinations, et qu'il fournissait 3,000 bœufs dans la même année.

Outre les céréales et les bestiaux, les exportations consistaient en huile, laines, peaux et cire.

(1) On verra à la fin de ce volume que la fanègue est de 102 litres.

Les importations d'Europe consistaient en tissus de soie, de laine, de coton, en soie brute, denrées coloniales, quincaillerie, mercerie, bijouterie, fer et acier.

C'était de la Grande-Bretagne que la régence d'Alger tirait depuis longtemps les tissus de coton dont on y fait une assez grande consommation. L'Angleterre lui fournissait aussi des draps dont la France de son côté envoyait certaines quantités. Elle partageait avec cette dernière l'importation de la plupart des articles; avec l'Italie, celle de la soie; avec l'Italie et le Maroc, la quincaillerie grossière, etc. L'Espagne faisait le commerce des transports et prenait une faible part à quelques-unes des importations.

L'occupation française en augmenta incomparablement le chiffre et apporta de notables changements aux relations du commerce.

Ces dernières sont réglées par l'ordonnance royale du 11 novembre 1835, dont voici les principales dispositions :

Tous transports entre la France et les possessions françaises du nord de l'Afrique ne pourront s'effectuer que par navires français. — Les transports par cabotage d'un port à un autre des possessions françaises, etc., ne pourront s'effectuer que par navires français ou par les embarcations africaines nommées *sandales*, appartenant aux habitants français ou indigènes des lieux occupés par l'armée française et ne jaugeant pas plus de 30 tonneaux. — Les bâtiments remplissant les conditions ci-dessus seront affranchis de tous droits de

navigation dans les ports des possessions françaises, etc. — Les navires étrangers, chargés ou non, paieront, à leur entrée dans ces mêmes ports, un droit de 2 fr. par tonneau de jauge. Le droit du *passeport* dont ils seront tenus de se pourvoir à la sortie, et celui du *permis* délivré pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises, est fixé à 50 cent. — Les produits de France, à l'exception des sucres, et les produits étrangers nationalisés en France par le paiement des droits, seront admis en franchise. — Seront également admises en franchise, venant de l'étranger ou des ports de France, les marchandises étrangères et productions des colonies françaises énumérées ci-après : grains et farines, foin, paille et fourrages, légumes frais, fruits frais; bois à brûler, charbon de bois et de terre; bois de construction et de menuiserie, pierre à bâtir, chaux, plâtre, pouzzolane, briques, tuiles, ardoises, carreaux en terre cuite ou en faïence, verres à vitres, fonte, fers et aciers fondus ou forgés, fer-blanc, plomb, cuivre, zinc, étain, à l'état brut et simplement étirés ou laminés; chevaux et bestiaux, plants d'arbres, graines pour semences. — Les sucres de toute sorte, le café et quelques autres marchandises qui ne sont pas comprises dans l'énumération ci-dessus acquitteront un droit différentiel assez faible. — Les marchandises étrangères prohibées à l'entrée en France, autres que les sucres raffinés, seront admises dans les ports des possessions françaises, etc., moyennant un léger droit. — Les marchandises expédiées, sous les formalités prescrites en France pour le cabotage, à destination d'un port de

France, seront affranchies de tous droits de sortie. — A l'exception des grains et des farines, dont l'exportation demeure affranchie de tous droits, les marchandises expédiées pour l'étranger paieront, à leur sortie des ports des possessions françaises, etc., les droits établis par le tarif de sortie de France, ou 15 p. % de la valeur, si, d'après ce tarif, leur sortie de France est prohibée, etc., etc.

Cette ordonnance est encore en vigueur, sauf quelques légères modifications qui y ont été apportées. Ainsi, diverses ordonnances royales, rendues pour la France, et qui abaissent certaines taxes, ont été rendues applicables à l'Algérie; de plus, quelques exceptions temporaires ont été autorisées. La première, qui subsiste encore, concerne les produits alimentaires qui, même quand ils sont tirés de l'étranger, jouissent provisoirement des franchises accordées aux provenances françaises. La seconde exception était relative aux transports entre la France et l'Algérie, qu'une ordonnance du 23 février 1837, dans le but d'obvier à la cherté relative du fret, permit d'effectuer par navires étrangers. Une autre ordonnance, du 7 décembre 1841, a rétabli sur ce point le privilége du pavillon national. Les navires étrangers peuvent cependant encore concourir au cabotage entre les divers points du littoral algérien; mais cette faveur cessera à son tour, dès que l'indispensable nécessité ne s'en fera plus sentir. L'exportation des grains et farines a été prohibée sur quelques points par l'autorité militaire, mais provisoirement seulement et sous l'empire de circonstances exceptionnelles, sans jamais

recevoir la sanction du gouvernement métropolitain.

L'ordonnance de 1835 subsiste donc. En renonçant à toute espèce de prohibition, remplacée seulement par un droit de 15 p. %, dit le Tableau de 1839; en admettant en franchise tous les produits français et ceux de l'étranger que la France ne fournit pas ou qu'elle fournit à un prix comparativement plus élevé, ainsi que tous ceux qui se rapportent aux premiers besoins de la vie; en ne soumettant les autres marchandises qu'à des droits réduits au quart ou au cinquième de ceux qu'elles acquittent à leur entrée en France, cette ordonnance a assuré à la fois la suprématie du commerce français et favorisé autant que possible le développement colonial.

Nous donnons ci-après les sommes des importations et des exportations depuis 1831. On remarquera que l'augmentation graduelle de l'importation n'a point eu pour conséquence celle de l'exportation. En effet, les chiffres de l'importation ne représentent pas une augmentation d'affaires correspondante pour la métropole; car ils comprennent les objets arrivés pour la consommation de l'armée. Cependant, le premier Tableau officiel n'évalue qu'à 10 millions sur 33 la consommation de l'armée en 1837. Quoi qu'il en soit de cette proportion, qui nous paraît trop faible, l'augmentation est réelle, même sous le rapport commercial, et s'explique par l'accroissement de la population civile, par le développement qu'ont pris les constructions, les établissements industriels et l'agriculture, par une plus grande consommation des produits européens de la part des Arabes, etc.

Années.	Importations.	Exportations.
1831.	6,504,000	1,479,600
1832.	6,856,920	850,659
1833.	7,599,158	1,028,410
1834.	8,560,236	2,376,662
1835.	16,778,737	2,597,866
1836.	22,402,768	3,435,821
1837.	33,055,246	2,946,691
1838.	33,542,411	4,200,553
1839.	36,877,558	5,281,372
1840.	57,334,737	3,788,834

Ce qui atteste la réalité, mais aussi en même temps la faiblesse de l'exportation, c'est le produit des douanes et la différence qu'offrent à cet égard les années révolues depuis 1831. C'est à l'année 1838 qu'appartient le maximum, 1,205,819 fr.; le minimum, qui appartient naturellement à 1831, était de 324,447 fr. En 1834, cette somme s'était déjà élevée à 818,030 fr. Voici ce qu'elle était et de quels éléments elle se composait en 1839 et 1840 :

	1839.	1840.
Droits d'importation	867,510	708,191
— d'exportation	8,180	20,934
Recettes accessoires	1,676	2,025
Droits de navigation	195,230	396,296
Totaux. . .	1,072,596	1,127,446 [1]

1. *Importations*. Telles qu'elles ont eu lieu jusqu'à ce

(1) Ces totaux ne sont pas exactement conformes à ceux du Tableau de 1840, où l'addition le plus souvent donne des sommes différentes de celles qu'on a imprimées.

jour, en présence d'une armée d'occupation plus ou moins nombreuse, les importations n'ont rien de normal ; il est inutile de les énumérer. Bornons-nous à dire que les principaux articles en étaient les farineux alimentaires, les vins et eaux-de-vie, les laines de toute espèce, les produits et dépouilles d'animaux, les bois communs, les denrées coloniales, les animaux vivants, les compositions diverses et les ouvrages en métaux de toute nature. On a pu voir, un peu plus haut, les totaux de dix années. On aura remarqué le chiffre élevé de 1840, qui est à peu près le double de la moyenne des quatre années de 1835 à 1838, laquelle moyenne est de 26,444,792 fr. ; mais aussi, dans cette année, notre armée d'Afrique fut considérablement augmentée.

Un article que nous voulons spécifier ici pour marquer le point de départ et faciliter la comparaison avec ce qui sera un jour, ce sont les tissus. En regard du chiffre général de cette importation, en 1839, nous mettons le chiffre de l'importation du coton en particulier, avec indication de la provenance (valeurs en fr.) :

	de France.	de l'étranger.	Total.
Tissus de toute nature. .	3,243,372	3,298,677	6,542,049
Tissus de coton.	1,376,691	2,630,410	4,007,101

C'est presque uniquement pour la consommation de l'Algérie que les importations ont lieu ; cependant, une petite part en revient aussi aux entrepôts, et par conséquent à la réexportation sur d'autres points du littoral. Voici la proportion entre le commerce général et le commerce spécial (valeurs en fr.) :

	Commerce général.	Commerce spécial.	Différence.
Moyenne des quatre années de 1835 à 1838	26,444,790	25,625,711	819,079
Année 1839.	36,877,558	36,454,509	423,049
Année 1840.	57,334,737	54,872,102	2,462,635

Quant à l'importation spéciale, il y a différentes rubriques à établir à raison de la provenance des marchandises. Elles viennent ou de la France ou de l'étranger. Dans les premières années, ce dernier avait le dessus dans ce commerce; mais petit à petit la balance a penché de notre côté, et, déjà en 1837, notre part était à celle de l'étranger comme 20 est à 12. La proportion entre les deux provenances était comme suit pendant les trois époques de ci-dessus:

	de France.	de l'étranger.
Moyenne quatriennale.... . .	15,534,646	10,091,065
Année 1839.	24,484,414	11,970,095
Année 1840.	32,192,922	22,679,180

Les provenances de France sont, en majeure partie, des productions du pays, naturelles ou manufacturées. On a pu voir à la page 221 [1] la différence entre le com-

(1) En renvoyant le lecteur à ce que nous avons dit, dans le corps de l'ouvrage (p. 220 et suiv.), de nos rapports commerciaux avec l'Algérie, nous devons le prémunir contre une méprise possible. Ici, importation signifie *importation en Algérie*, comme plus haut *importation en France*; exportation veut dire *exportation d'Algérie*, comme plus haut aussi *exportation de France*. De là il résulte que ce qui est importation en Algérie est pour la France exportation, et réciproquement l'exportation d'Algérie pour destination de France est, relativement à ce pays, une importation. Cette distinction est essentielle : si on la perdait de vue, on trouverait les chiffres ci-dessus en contradiction avec ceux des pages 220 et suivantes.

merce général et le commerce spécial, et avec ces chiffres on peut comparer les suivants pour établir la part que prenaient aux premières de ces deux séries les entrepôts et par conséquent encore l'étranger : pendant la moyenne quatriennale, 4,330,483 fr. ; dans l'année 1839, 8,597,168 fr. ; en 1840, 8,997,946 fr.

C'est des entrepôts que la France tire, par exemple, pour les envoyer à Alger, la majeure partie des farines et des denrées coloniales qu'elle y vend. Elle-même fournit les viandes salées destinées à l'armée ; mais les autres proviennent de l'étrauger, ainsi qu'une grande partie des poissons secs et salés, des bois de construction, des métaux, des briques, tuiles et meules.

Le tableau suivant fait connaître la part que prennent les différentes puissances à l'importation étrangère directe, dont on vient de voir les sommes qui pourraient naturellement se grossir encore des marchandises tirées des entrepôts et que ces mêmes puissances avaient importées en France. Ce tableau se rapporte au commerce spécial ; les valeurs sont toujours en francs.

PUISSANCES.	1839.	1840.
France { produits du pays	15,887,246	23,194,976
France { des entrepôts	8,598,168	8,997,946
Angleterre	4,064,184	6,236,605
Toscane	2,329,475	6,049,016
Autriche	1,080,995	1,181,762
Deux-Siciles	672,724	778,033
Espagne	842,037	2,715,306
Suède et Norvège	494,732	7,789,559
Danemark	16,953	65,424
Sardaigne	1,297,540	2,230,587
États Romains	137,505	425,863
Russie	675,404	550,547
Grèce	»	59,201
États Barbaresques	327,723	1,054,359
Turquie	6,486	3,290
Égypte	502	462,544
Origine non justifiée	23,835	77,084
Totaux	36,454,509	54,872,102 (1)

2. *Exportations.* On en a vu les totaux pour dix ans dans le tableau de la page 398. A l'égard de ceux-ci, on peut s'attendre à une augmentation graduelle, au lieu que les importations, dont le chiffre tient à des circonstances accidentelles, sont au contraire sujettes à une forte diminution au moment où ces circonstances viendront à cesser. Nous pouvons donc, avec utilité, offrir au lecteur le détail de l'exportation en tant qu'elle se rapporte au commerce spécial. Nous comparons les chiffres de 1839 et de 1840 à la moyenne des quatre années de 1835 à 1838.

(1) Ces totaux, conformes aux chiffres déjà donnés à la p. 400, paraissent justes; mais il doit y avoir quelque erreur dans les facteurs dont ils se composent.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	Moyenne quatriennale.	1839.	1840.
Bestiaux	31,270	220,370	720
Chevaux et mulets	21,473	27,875	15,400
Peaux brutes de toute sorte	605,077	1,895,209	1,147,134
Laines en masse	92,655	689,034	145,390
Suif brut	11,313	31,875	26,165
Cire brute	212,268	138,227	38,289
Plumes de parure	16,957	173,400	2,400
Corail brut	1,096,601	728,000	681,660
Sangsues	26,084	66,563	82,790
Os et cornes de bétail	20,089	28,951	38,177
Dents d'éléphant	699	»	»
Céréales { blé	175,438	45,735	150
Céréales { orge	99,894	63,685	256
Fruits de toute sorte	2,325	13,424	1,123
Tabacs en feuilles	5,377	23,191	4,258
Huile d'olive	52,088	13,862	5,030
Sandaraque et autres sucs résineux	50	480	»
Racines médicinales et pyrèthre	4,336	4,715	1,250
Liége en planches et brut	775	500	»
Coton en laine	»	650	»
Fils d'aloès	»	105	1
Lichens tinctoriaux	5,653	29,500	11,418
Garance	»	3,000	450
Terres savonneuses	5,076	1,945	»
Alquifoux	47	2,073	479
Kermès	30,435	46,624	23,392
Objets de collection hors de commerce, tels que lions, hyènes et autres animaux rares et curieux	»	2,002	3,446
Poterie grossière	484	»	»
Écorce à tan autres que de sapin non moulues	»	»	11,480
TOTAUX	2,517,064	4,250,995	2,240,858

Environ 57 centièmes des objets expédiés des ports de l'Algérie ont été dirigés sur la France. Voici les chiffres du commerce spécial pour les mêmes trois époques que ci-dessus :

	Moyenne quatrienn.	Année 1839.	Année 1840.
Exportat. pour la France.	1,596,203	3,612,927	2,055,575
— pour l'étranger.	1,655,755	1,564,856	1,575,124

Le Tableau pour 1840 entre à cet égard dans les détails suivants. Quelques peaux brutes, des tabacs, des tissus, de la verrerie et des parfumeries, ont été expédiés pour l'Espagne. Le corail brut est mis en œuvre dans les États de Toscane, de Naples et de Sardaigne, qui ont aussi tiré des ports de l'Algérie de la ferraille, des groisils et des drilles. Des cires ont été dirigées sur Malte. Les puissances Barbaresques de Maroc et de Tunis ont pris, en échange de leurs denrées, des tissus, de la cire ouvrée, des teintures, des produits chimiques et de la mercerie commune. La France reçoit plus particulièrement les laines et les huiles.

L'ensemble des pays de destination et la part de chacun, fait l'objet du tableau suivant :

PAYS DE DESTINATION.	1839.		1840.	
	Commerce spécial. Total des val.	Commerce général. Total des val.	Commerce spécial. Total des val.	Commerce général. Total des val.
France	3,612,927	3,638,457	2,055,575	2,086,538
Toscane	420,990	422,996	403,641	412,531
Espagne	379,652	401,056	421,906	503,364
Deux-Siciles (Naples)	268,750	268,750	248,895	248,895
États Barbaresques (Tunis et Maroc)	215,077	263,362	288,408	317,805
Angleterre	117,613	123,977	21,850	27,211
Amérique (New-York)	112,550	112,550	»	»
Sardaigne	45,610	45,610	188,989	191,055
Égypte (Alexandrie)	4,614	4,614	273	273
Grèce	»	»	952	952
Turquie	»	»	210	210
Totaux	5,177,783	5,281,372	3,630,699	3,788,834

Toute l'exportation est encore fort peu de chose, et cependant il faut dire qu'elle comprend pour une valeur plus ou moins élevée des marchandises provenant de France ou de l'étranger, tels que les futailles vides qui reviennent dans nos provinces méridionales, les vins, sucres, cafés, riz, salaisons, houilles, ouvrages en fer ou en acier qui sont achetés pour les approvisionnements des navires ou qui vont à la destination de quelques îles de la Méditerranée.

Le restant, et la partie essentielle, des exportations de l'Algérie, provient de notre commerce avec les Arabes, qu'il est difficile d'évaluer avec certitude. On connaît bien celui qui se fait par mer : pendant les six années de 1835 à 1840, il a offert une moyenne de 590,000 fr. à l'importation dans les ports par nous occupés, et une moyenne de 331,000 fr. à l'exportation vers des ports inoccupés. Mais il n'en est pas de même du commerce de terre, qui est considérable, et pour lequel les registres des marchés aux grains et aux huiles offrent seulement quelques matériaux incomplets. Nous nous bornerons à mentionner qu'en 1840 ont été amenés de l'intérieur du pays et vendus sur les marchés d'Alger, d'Oran et de Mostaganem, 128,795 têtes de bestiaux, valant 3,437,585 fr. On estimait les arrivages de l'intérieur à une valeur totale de 8,648,954 fr.

Alger possède un *entrepôt* réel, renfermant en moyenne pour près d'un demi-million de francs de marchandises, et en livrant annuellement à la consommation pour environ 380,000 fr. Alger, Bone, Oran et Philippeville, jouissent en outre du bénéfice d'un entrepôt fictif.

Le commerce de *cabotage* embrassait, en 1839, une valeur de 7,455,839 fr., et en 1840 une valeur de 11,658,748 fr. à l'importation ; à l'exportation, en 1839, une valeur de 8,203,796 fr., et en 1840, de 9,274,796 francs. Total du mouvement, en 1839, 15,659,635, et en 1840, 20,933,544. Ce commerce n'est pas destiné à prendre, dit le Tableau de 1840, un développement proportionné à celui du commerce général; car les importations deviennent directes alors que la consommation est assez considérable pour donner lieu à des chargements complets ; mais le commerce de cabotage est appelé à grandir encore en Algérie, en raison de l'occupation successive de tous les ports de la côte. Par une répartition utile des marchandises et des capitaux, il entretient l'activité et la vie dans la colonie; il divise les opérations, il augmente les ressources de chaque port. La position d'Alger est des plus heureuses pour faciliter cette utile circulation. Dans son port, que d'indispensables travaux ont mis à l'abri des dangers, se concentre la plus forte partie des produits destinés à l'Algérie. Là aussi ont été envoyés les objets que la guerre nous empêchait de tirer de la province, et que celle de Constantine nous a fournis. Alger livre au commerce de cabotage plus de la moitié des marchandises qui l'alimentent.

Les ports de l'Algérie ont, par leur exportation, pris part à ce commerce dans la proportion suivante :

Alger	57.	1 p. %
Oran et Mers-el-Kebir	7.	2
Bone	15.	2
Philippeville	12.	3
Djidjéli	2.	2
Bougie	3.	4
Arzew	»	3
Mostaganem	1.	8
Cherchell	»	5
	100	»

La *navigation* en grand a son siége dans ces mêmes ports que nous avons décrits plus haut. Voici le mouvement qui y a eu lieu pendant l'année 1840 :

Entrée.

	Nombre.	Tonnage.	Hommes d'équip.
Navires chargés.	4,544	351,091	34,508
Navires sur lest.	347	11,704	2,313
	4,891	362,795	36,821

Sortie.

	Nombre.	Tonnage.	Hommes d'équip.
Navires chargés.	2,499	122,238	16,144
Navires sur lest.	2,222	214,864	19,098
	4,721	337,102	35,242
Mouvement total.	9,612	699,897	72,063

Le tableau suivant fait connaître l'importance respective de chaque port, relativement aux quatre années de 1837 à 1840.

PORTS DE MER.	1837.	1838.	1839.	1840.
Alger.	28	30	31.5	37.4
Oran et Mers-el-Kebir.	25.5	21	15.5	18.7
Bone.	21	22	18.4	13.2
Philippeville (port de Stora). .	»	1	10.6	8.9
Djidjeli	»	»	1.5	3.5
Bougie.	8.5	7	4.9	5.7
Mostaganem.	8	10	10.7	5.5
Arzew	9	9	6.9	4.9
Cherchell.	»	»	»	2.2
TOTAUX.	100	100	100	100

La navigation se fait ou par navires français, ou par navires indigènes (français ou algériens), ou par navires étrangers. Les cinq années de 1836 à 1840 offrent, pour ces trois genres de navires, la moyenne annuelle suivante :

	Navires.	Tonnage.
Français	1,055	84,213
Indigènes (français ou algériens) . .	1,142	15,249
Étrangers.	1,370	120,098
Totaux.	3,567	219,560

Si l'on veut savoir dans quelle proportion les pavillons des différentes puissances ont figuré dans ce mouvement général de la navigation, on peut s'en faire une idée exacte par l'inspection du tableau suivant, relatif aux années 1839 et 1840.

PAVILLONS.	1839.		1840.	
Français	27.33	67.40	31.86	54.93
Algériens	40.07		23.07	
Anglais		2.25		3.58
Russes		» 20		» 45
Suédois et Norvégiens		» 89		1.02
Danois		» 03		» 14
Hanovriens		»		»
Autrichiens		1.97		4.44
Sardes		3.68		7.01
Toscans		6.25		6.22
Romains		» 75		1.35
Napolitains		6.22		6.97
Grecs		» 26		» 61
États Barbaresques		1.58		2 »
Égyptiens		» 03		»
Espagnols		8.49		11.28
TOTAUX		100		100

Nous ne pouvons terminer cet aperçu de la situation commerciale de l'Algérie sans dire quelques mots de la *pêche du corail*, occasion première de nos établissements sur la côte septentrionale de l'Afrique, à une époque (1520) où les Turcs n'y avaient pas encore mis le pied.

Comme on avait reconnu que le corail des côtes d'Afrique était très supérieur à celui des mers d'Italie, des négociants de Marseille en entreprirent l'exploitation, pour laquelle une compagnie ne tarda pas à se former, avec privilége royal. Telle fut bientôt la prospérité de cette compagnie, qu'au XVII[e] siècle elle possédait, sur la côte orientale de la régence d'Alger, des comptoirs au cap Roux, à Bone, au Collo, à Djidjéli et

à Bougie. Le centre de ses opérations était, depuis 1594, à la Calle. En vertu d'un arrêt du conseil d'État, du 4 juin 1719, les *concessions* d'Afrique furent comprises dans le privilége de la Compagnie des Indes ; mais en 1741 elles en furent distraites pour être livrées à une compagnie spéciale dont le siége était à Marseille. On sait qu'anéanti par notre expédition d'Égypte, le privilége, que d'ailleurs la France achetait moyennant de fortes redevances qu'elle payait au dey, passa, en 1806, des mains de la France dans celles de l'Angleterre, et ne revint à la première qu'en 1816. Longtemps la pêche du corail, dans laquelle à nos marins qui en avaient perdu l'habitude s'étaient substitués les marins étrangers, fut plutôt onéreuse qu'avantageuse au pays, où l'usage de ce produit était assez généralement abandonné. Néanmoins le gouvernement essaya d'en faire de nouveau pour lui une source de revenu : par arrêté du 31 mars 1832, il rétablit, à l'égard des bateaux étrangers, l'ancien droit de 200 piastres fortes d'Espagne (environ 1,070 fr.) pour la pêche d'été, et de 90 piastres (480 fr.) pour celle d'hiver ; et remplaça une redevance accessoire en nature que les Anglais avaient introduite, par 16 piastres ajoutées à la rétribution d'été, et par 8 piastres ajoutées à celle d'hiver.

La plupart des bateaux corailleurs, dont le nombre varie entre 100 et 250, sont ou napolitains ou toscans ; les États Sardes se placent au troisième rang, et la France, à long intervalle, au quatrième seulement. Cette industrie paraît trop pénible et trop peu lucrative aux marins français ; les Italiens, au contraire, en sup-

portent les fatigues et les privations, parce qu'ils ne trouvent pas chez eux des bénéfices plus considérables et qu'ils vivent de peu. La valeur moyenne des produits, pendant les quatre années de 1837 à 1840, a été de 1,200,000 fr.; le revenu du Trésor, dans le même intervalle, a été en moyenne de 183,746 fr.

Toutes les côtes de l'Algérie, et notamment celle de la Calle, de Djidjéli et de Philippeville, paraissent être couvertes de l'espèce de polype qui produit le corail.

La *pêche du poisson*, sur les mêmes côtes, reste abandonnée aux indigènes et à quelques pêcheurs napolitains, toscans et sardes. Les cinq années de 1836 à 1840 ont donné les moyennes suivantes : nombre de bateaux, 136; tonnage, 557; hommes d'équipage, 473.

Les *communications* entre la France et l'Algérie sont entretenues par les bateaux à vapeur de l'État, dont il partait un, tous les huit jours, de Toulon pour Alger. A l'avenir, l'intervalle sera seulement de cinq jours, une entreprise particulière étant venue se joindre à celle du gouvernement.

Enfin les *ports coloniaux* termineront cette longue et complète énumération de tous les lieux où le commerce français s'exerce sur son propre terrain. Nous rangerons encore dans l'ordre de leur importance relative ceux des Antilles, mais sans les confondre avec les ports appartenant à d'autres de nos colonies [1].

(1) Dans cette partie de notre ouvrage, comme dans toutes les

La POINTE-A-PITRE, située dans l'île de la Guadeloupe, divisée, comme on sait, en vertu de sa configuration naturelle, en Grande-Terre et Basse-Terre, par 16° 15' de lat. N., et 63° 50' de longit. occid., offre un des ports les plus beaux, les plus sûrs et les plus commodes des Antilles. C'est une baie spacieuse, de 4,500 mètres de longueur, sur une largeur moyenne de 1,200 mètres, située à l'embouchure méridionale de la Rivière salée, sur la côte sud-ouest de la Grande-Terre. La profondeur de l'eau y varie entre 14 et 28 pieds; et quoiqu'elle renferme des bancs ou hauts-fonds qui réduisent de beaucoup l'étendue où les bâtiments peuvent mouiller, cependant elle peut contenir, indépendamment des navires caboteurs, 260 bâtiments de commerce, dont cent du premier ordre. La sûreté parfaite de la rade, dans la saison de l'hivernage et des ouragans, a fait de ce port le centre de notre navigation coloniale et le siége presque exclusif du commerce de la Guadeloupe. Le seul inconvénient que sa baie présente, c'est que les bâtiments ne peuvent presque en sortir sans être remorqués par des chaloupes; car, dans la partie la plus étroite, sa passe n'a pas plus de 50 à 51 mètres de largeur.

Nous dirons plus bas quel est le mouvement ordinaire de la navigation de toute la colonie de Guadeloupe.

autres, nous nous appuyons sur des publications officielles d'un incontestable mérite. A cet égard le département de la marine n'est pas resté au-dessous des autres grandes administrations, et c'est avec plaisir que nous reconnaissons de quelle utilité ont été pour nous les *Notices statistiques sur les colonies françaises* qu'il a publiées (Paris, Impr. royale, 1837, 1838 et 1839, in-8°).

Voici le mouvement particulier au port de la Pointe-à-Pître tel qu'il a eu lieu en 1840, quant aux navires chargés, auxquels il y aurait à ajouter, seulement à la sortie, un petit nombre de navires sur lest :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires.	120	142	262
Tonnage.	27,300	33,769	61,069
Hommes d'équipage	1,555	1,861	3,416

SAINT-PIERRE, sur la côte occidentale de l'île de Martinique, et par conséquent sous le vent de l'île, par 14° 14′ de latitude N., et 63° 32′ 54″ de long. occid., est le centre de son commerce et l'entrepôt pour les colonies voisines. Cependant le mouillage de sa rade, fort peu étendu, a, en outre, l'inconvénient de n'offrir aucun abri contre les ouragans : aussi les navires la quittent-ils à l'époque de l'hivernage pour aller s'abriter dans le bassin, beaucoup plus sûr, de Fort-Royal.

En 1840, le mouvement du port était comme suit :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires.	95	121	216
Tonnage	21,772	25,610	47,382
Hommes d'équipage	1,217	1,577	2,794

FORT-ROYAL, chef-lieu de la Martinique, situé au sud-ouest de cette île, par 14° 35′ 49″ de lat. N., et 63° 26′ de long. occid., a, au fond d'une grande baie appelée Cul-de-sac royal, un port, l'un des plus sûrs des Antilles et parfaitement à l'abri de la mer et de tous les vents. Des flottes nombreuses peuvent en tout temps mouiller sans danger dans ce port; mais il est réservé

pour les vaisseaux de l'État. Le mouillage du commerce est un peu plus au nord, dans l'anse que l'on nomme baie des Flamands.

Le mouvement de la navigation était, en 1840 :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires.	11	7	18
Tonnage	2,334	1,885	4,219
Hommes d'équipage	128	87	215

Le Moule, Guadeloupe, est le seul port qui existe sur la côte orientale de la Grande-Terre, laquelle est inaccessible depuis la Pointe-des-Châteaux jusqu'à l'anse Bertrand. L'intérieur de ce port, où peuvent entrer des bâtiments jaugeant 300 tonneaux, offre un bon mouillage pour 6 à 7 navires; mais l'entrée en est difficile et dangereuse, surtout dans les raz-de-marée.

Le mouvement de la navigation était, en 1840 :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires	7	5	12
Tonnage.	1,357	988	2,345
Hommes d'équipage.	77	57	134

La Basse-Terre, chef-lieu de la Guadeloupe, situé sur la côte sud-ouest de la partie occidentale de l'île, par 15° 59′ 30″ de lat. N. et 64° 5′ 15″ de long. occid., n'a qu'un port peu sûr, sur une rade exposée à tous les vents et à de fréquents raz-de-marée. Le mouillage y est de mauvaise tenue. Le petit nombre de bâtiments qui s'expédient pour la Basse-Terre calculent leurs voyages de manière à n'y faire qu'un court séjour, et lorsque des circonstances imprévues les forcent à rester dans la co-

lonie pendant la mauvaise saison, ils vont chercher un abri dans la rade de la Pointe-à-Pitre.

Le mouvement de la navigation était, en 1840 :

	Entrée.	Sortie.	Totaux
Nombre des navires	4	1	5
Tonnage.	763	187	950
Hommes d'équipage.	47	12	59

Trinité est un bourg de la Martinique qui a un bon port. Après Saint-Pierre et le Fort-Royal, c'est le point le plus commerçant de la colonie. Tout le mouvement de la navigation se réduisait néanmoins, en 1840, à l'entrée de 2 navires, montés par 29 hommes et d'un tonnage de 478.

Ajoutons encore que l'île des *Saintes* offre une rade belle, vaste, et qui est considérée par les marins comme une des plus sûres des Antilles; elle peut contenir un grand nombre de vaisseaux de ligne. Au sud-ouest de l'île de *Marie-Galante* est le mouillage du Grand-Bourg ou Marigot, dont les passes sont difficiles à cause des récifs qui barrent une partie de l'entrée. Il existe trois mouillages dans la partie française de *Saint-Martin*. La *Désirade* n'a ni havre ni port, mais seulement une anse assez bonne. Enfin on peut mentionner encore le mouillage de la baie Mahault, sur la côte nord-est de la Guadeloupe proprement dite et près de l'une des embouchures de la Rivière salée; son bassin, très étendu, ne peut pas recevoir pourtant de gros bâtiments.

Nous avons fait connaître (p. 224) les relations existant entre la Guadeloupe et la métropole. On a vu que

cette colonie était pour la dernière de beaucoup la plus importante des Antilles. Disons cependant qu'elle embrasse plus que l'île de ce nom, car elle a pour dépendances les quatre îles de Marie-Galante, des Saintes, de la Désirade, et les deux tiers environ de l'île Saint-Martin.

Voici le mouvement de la navigation commerciale dans toute cette colonie pendant l'année 1835, en ce qui regarde les navires français auxquels, comme on sait, ce commerce est réservé :

	Navires.	Tonneaux	Équipage.
Entrée.	485	68,315	4,583
Sortie	476	69,273	4,704

Le Havre, Marseille, Bordeaux et la Martinique y avaient la plus grande part; puis venaient Nantes, Terre-Neuve et Dunkerque.

De plus, environ 212 navires entrés et 248 sortis, la plupart caboteurs, faisaient le commerce entre la colonie et les pays étrangers, pour des articles d'une importance très secondaire.

Elle-même possédait, vers 1835, 595 bâtiments et embarcations de tout genre, dont 4 navires au long cours, de 128 à 237 tonneaux, et 93 caboteurs, de 8 à 180 tonneaux, sur laquelle 81 appartenaient à la Guadeloupe et 12 à Marie-Galante. Sa marine se composait de 2,122 individus.

L'île de la Martinique, dont nous avons parlé à la page 226, forme à elle seule toute la colonie de ce nom.

Voici quel a été, pour ce qui concerne les navires

français, son mouvement commercial dans la même année 1835 :

	Navires.	Tonneaux.	Equipage.
Entrée.	363	49,976	3,535
Sortie.	368	50,238	3,341

C'étaient le Havre et Marseille qui y avaient la plus grande part, à peu près *ex æquo;* puis venaient Bordeaux, Nantes, Terre-Neuve, la Guadeloupe, Dunkerque et Cherbourg.

Environ 433 bâtiments à l'entrée et 437 à la sortie faisaient en outre un commerce de cabotage peu important.

La Martinique possédait, vers 1835, 1 brick, 12 goëlettes et 40 bateaux, d'un tonnage total de 2,562, affectés soit au grand soit au petit cabotage ; de plus, 1 brick servant à faire des voyages au long cours.

CAYENNE, chef-lieu de la Guiane française (voir p. 231), dans l'Amérique méridionale, par 4° 56′ de lat. N. et 54° 35′ de long. occid., a une rade située à l'embouchure de la rivière de Cayenne, entre la partie occidentale de l'île de ce nom et la côte de Macouria. Cette rade, d'une tenue excellente et où l'on trouve partout de 12 à 13 pieds d'eau, peut avoir près de 4 milles de tour ; 60 navires du commerce et même plus peuvent y être réunis à la fois. Les côtes de la Guiane française n'offrent point d'autre rade, mais beaucoup de bons mouillages, surtout ceux des îlets de Remire et des îles de Salut, dans le voisinage de la rade de Cayenne.

Le port de Cayenne a beaucoup perdu par les attéris-

sements, et il manque d'un quai commode. Il possède 20 goëlettes, jaugeant ensemble 596 tonneaux et montés par environ 100 hommes d'équipage. Outre ces goëlettes, qui servent à la navigation sur les côtes et dans les canaux et rivières, il y a encore pour ces derniers un grand nombre de petites embarcations.

Le mouvement de la navigation, en 1840, était :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre des navires.	26	27	53
Tonnage	4,148	4,430	8,578
Hommes d'équipage.	296	321	617

En 1836, ce mouvement avait été plus considérable : c'étaient (entrée et sortie réunies) 78 navires, jaugeant 12,383 tonneaux et montés par 835 hommes.

Saint-Denis est le principal entrepôt de l'île Bourbon située dans l'océan Oriental ou mer des Indes, sous le 21° de lat. sud et le 53° de longit. orient., et pour laquelle nous renvoyons à la page 228. Ce n'est pas, à vrai dire, un port; l'île n'en offre pas un seul dans toute sa circonférence : elle n'a que des rades foraines, peu commodes pour l'atterrage, sans sûreté pour le mouillage, et d'où l'on est obligé d'appareiller aux moindres bourrasques. La rade de Saint-Denis, au nord-est de l'île, est la meilleure de douze : des bâtiments de la plus grande dimension peuvent y mouiller. La rade, d'assez bonne tenue, a de 10 à 20 brasses de profondeur. Les navires y entrent et en sortent par tous les vents autres que ceux du nord, qui d'ailleurs soufflent rarement; mais étant exposée à des courants qui varient fréquemment et ouverte aux vents régnants qui soufflent pen-

da huit mois de l'année (d'avril en décembre), cette rade offre peu de sûreté.

En 1840, le mouvement était comme suit :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires.	54	69	123
Tonnage	15,472	19,501	34,973
Hommes d'équipage	906	1,143	2,049

Saint-Paul, au sud de l'île de Bourbon, en est la seconde rade. Généralement bonne, elle est cependant dangereuse pendant l'hivernage, à cause de la difficulté d'appareiller. Dans la belle saison, les navires y sont beaucoup moins fatigués par la mer et les brises; mais la barre y est difficile et les raz-de-marée sont plus forts et plus fréquents.

Le mouvement de la navigation, en 1840, était :

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires.	7	3	10
Tonnage	2,160	930	3,090
Hommes d'équipage	110	46	156

En 1836, tout le mouvement commercial de la colonie de Bourbon, pour ce qui regarde les navires français, a été comme suit :

	Navires.	Tonneaux.	Equipage.
Entrée.	145	41,152	2,183
Sortie.	160	46,904	2,427

Marseille, Nantes, Bordeaux, Pondichéry, y avaient la plus grande part; celle du Havre était de beaucoup inférieure.

De plus, environ 145 navires à l'entrée et 160 à la sortie, mais portant en partie pavillon français, fai-

saient le commerce entre la colonie et les pays étrangers.

A la même époque, Bourbon possédait 4 navires affectés au long cours ou au grand cabotage, et jaugeant ensemble 1,263 tonneaux; plus, 8 bateaux ou goëlettes pour le petit cabotage, jaugeant ensemble 117 tonneaux.

Saint-Louis, le chef-lieu des établissements français du Sénégal (p. 230), est situé sur une île du fleuve Sénégal, à 3 lieues de son embouchure dans la mer Atlantique, par 16° 2′ de lat. N., et 18° 53′ de longit. occident. L'accès de la rivière est difficile pour les navires, surtout lorsqu'ils tirent plus de 8 à 10 pieds d'eau; dans tous les cas, il faut prendre un pilote pour passer la barre.

Voici le mouvement de la navigation en 1840:

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires.	26	49	75
Tonnage	2,891	5,196	8,087
Hommes d'équipage.	240	441	681

Gorée, autre établissement français du Sénégal, situé par 14° 40′ 10″ de lat. N. et par 19° 0′ 45″ de longit. occid., dans l'île du même nom, est séparée du cap Vert par le détroit de Dacar, et à égale distance de l'embouchure du Sénégal et de celle de la Gambie. Le port de Gorée, défendu par le fort Saint-François, offre un excellent mouillage. La rade est belle et spacieuse.

Le mouvement de la navigation était en 1840:

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires	6	»	6
Tonnage	670	»	670
Hommes d'équipage	56	»	56

Pondichéry, chef-lieu de l'Inde française (p. 232), qui se compose, en outre, de Karikal, un peu plus au sud, de Yanaon, avec la loge ou factorerie de Mazulipatam, sur les côtes d'Orissa; de Mahé, avec la loge de Calicut, sur la côte de Malabar; de Chandernagor et des loges de Cassimbazar, Jougdia, Dacca, Balassore et Patna, au Bengale; enfin de la factorerie de Surate dans le Guzerate, est situé sur la côte de Coromandel, par 11° 55' 41" de lat. N. et 77° 3' 30" de longit. orient. En cet endroit de la côte, d'ailleurs inabordable aux navires d'Europe et sans ports, il y a deux bonnes rades, et le débarquement se fait au moyen des embarcations du pays, lesquelles seules peuvent franchir la barre qui règne sur la côte. La plus grande des deux rades fournit aux navires un mouillage pendant la mauvaise saison, et la petite les reçoit ordinairement pendant le reste de l'année.

Voici, sans compter les navires anglais qui ont fait escale à Pondichéry, le mouvement de la rade en 1840:

	Entrée.	Sortie.	Totaux.
Nombre de navires	6	1	7
Tonnage	1,174	193	1,367
Hommes d'équipage	72	12	84

Enfin Saint-Pierre, dans l'île de ce nom située un peu au sud de Terre-Neuve, sous le 46° de lat. N. et sous le 58° de longit. occid., chef-lieu de la colonie de Saint-Pierre et Miquelon (p. 233), offre une belle rade qui peut recevoir les plus gros vaisseaux.

Le tonnage consacré à la grande pêche qui se fait dans les parages de ces îles, a été, comme l'a fait voir le ta-

bleau de la page 299 (entrée et sortie réunies), en 1840 de 130,000, et pendant les cinq années de 1835 à 1839, en moyenne de 141,000. En 1840, les importations totales de ces îles en France, y compris la grande pêche, ont été d'une valeur de 13,443,833 fr., et les exportations de France pour la colonie, de 5,456,850 fr.

∴

Nous avons peu de chose à ajouter à ce qui a été dit du *commerce colonial* dans d'autres parties de ce volume. On a vu (p. 233 et 268) de quelle importance il est pour nous : afin de mieux faire ressortir cette importance, nous mettrons le mouvement d'affaires (importations et exportations réunies) auquel il a donné lieu à trois époques, en regard du mouvement total de notre commerce maritime pendant ces mêmes époques (voir p. 283). Les sommes sont en francs.

	Mouvement total.	Mouvement colonial.
Pendant la période décennale.	952,000,000	115,592,687
Pendant la période quinquenn. de 1835 à 1839	1,238,200,000	125,300,000
En 1840	1,481,100,000	141,550,676

Il est ainsi constaté que le commerce colonial forme généralement un dixième de notre commerce maritime pris dans son ensemble.

Au point de vue de la marine, son importance est plus grande encore. La navigation coloniale, quoique actuellement en diminution, forme encore plus du quart de toute la navigation sous pavillon français, et environ un neuvième de toute celle qui se rapporte au com-

merce français, sans distinction de pavillon. La navigation coloniale est la pépinière de notre marine militaire, et la grande pêche forme ces loups de mer qu'aucun danger n'effraie et qui ne sont jamais pris au dépourvu par les accidents.

Les chiffres ci-après établissent la comparaison entre le tonnage colonial et l'ensemble du tonnage français d'une part, et le tonnage général du commerce de la France de l'autre part, aux mêmes trois époques. Les quantités représentent des milliers de tonneaux ; l'entrée et la sortie y sont réunies.

	Moyenne décennale.	Moyenne quinquenn.	Année 1840.
Tonnage total	1,807	2,613	2,896
Tonnage français	717	1,132	1,211
Tonnage français colonial, avec la grande pêche	326	348	303

Il y a eu, comme on voit, une grande augmentation du commerce en concurrence, et le commerce réservé (dont nous avons établi les proportions, page 319) a au contraire fléchi dans les dernières années, en 1839 de 7 p. % et en 1840 de 15 p. %, après être resté presque stationnaire pendant quatre ans.

Notre tâche est remplie. Après avoir esquissé le tableau des forces agricoles et des forces industrielles de la France, nous avons envisagé son commerce sous toutes ses faces ; d'abord en général, dans sa nature et son caractère particuliers, dans ses grandes divisions,

dans ses résultats numériques d'ensemble; puis, en particulier, par rapport aux marchandises importées ou exportées, aux pays de provenance ou de destination, aux moyens de transport, soit par terre, soit par mer. L'énumération et la description de tous nos ports, coloniaux aussi bien que métropolitains, ont dû naturellement trouver place sous cette dernière rubrique. Cette étude, sans doute imparfaite encore, mais aussi longue et difficile, a constaté en résumé trois faits essentiels. Premier fait, c'est que, sans égaler l'importance de ses exploitations industrielles, dont la première est l'agriculture, principale source de richesses pour la France, le commerce est néanmoins pour elle une ressource immense. A l'égard du commerce extérieur, moins important toutefois que celui qui se fait au sein même du pays, la Grande-Bretagne, puissance maritime hors de ligne, est seule mieux placée qu'elle. Ses importations et exportations réunies sont environ le double des nôtres; mais à notre tour nous dépassons pour plus de moitié les plus grandes puissances européennes telles que l'Autriche, la Prusse (ou l'Association douanière allemande) et la Russie; et, sans avoir un avantage si marqué sur les États-Unis, nous laissons cependant entre eux et nous un grand intervalle à cet égard. Second fait, c'est que d'immenses intérêts lient la France à de nombreux États ou voisins ou lointains, dont environ 7 ou 8 font avec elle annuellement pour plus de 100 millions d'affaires, et que les moins puissants ou les moins avancés ne sont pas le plus à dédaigner sous ce rapport. Les uns nous fournissent les matières pre-

mières nécessaires à nos fabriques et à nos manufactures; les autres sont pour nous d'indispensables marchés où nous plaçons le surplus de nos produits naturels ou manufacturés, et d'où refluent sur la France des valeurs qui alimentent et soutiennent les grandes exploitations. La paix avec eux, leur amitié même, est donc pour nous un intérêt réel et puissant. Mais aussi nous avons reconnu, et c'est le troisième fait, que notre pays n'est pas encore arrivé au point qu'il lui sera donné d'atteindre; que des rivalités de toute nature lui imposent les plus grands efforts, lesquels d'une part doivent tendre au perfectionnement de la fabrication et à l'établissement de nouvelles et plus promptes voies de communication, de l'autre à donner un nouvel essor à la navigation. La mer est le champ de bataille pacifique des plus grands intérêts modernes. L'Europe étouffe, assure-t-on, dans ses limites actuelles : l'homme est émancipé; nul ne reste plus attaché à la glèbe. Pour satisfaire les besoins toujours croissants d'une société qui s'agite à la recherche du bien-être, d'une démocratie ardente qui veut mettre son aisance au niveau de sa civilisation, il faut que le monde entier devienne tributaire de nos arts, de notre industrie, de nos idées. L'Amérique méridionale, sans parler de celle du Nord, est déjà englobée dans la sphère des intérêts européens : maintenant le vieil Orient nous appelle ; de gré ou de force, ses frontières sont franchies par nos commerçants, et bientôt un même lien enlacera tout l'univers. Les intérêts matériels frayent la route aux idées, et les desseins de la Providence s'accomplissent de jour en jour;

l'humanité, à la fin, ne sera plus qu'une famille. La France est-elle en mesure de revendiquer sa part à ce grand mouvement? Sa science commerciale, sa marine marchande, ses tendances d'expansion sont-elles à la hauteur de cette mission qu'elle n'aurait garde de se laisser enlever? Elles le seront de plus en plus, nous en avons pour garants sa passion des grandes choses, son amour de l'initiative, sa généreuse ambition d'être toujours en tête du progrès; et c'est dans l'espérance de contribuer de notre humble part à préparer un tel résultat que nous avons ébauché ce livre, malheureusement sans assez consulter nos forces et en écoutant trop peut-être notre ardent désir d'être utile.

FIN.

NOTE ADDITIONNELLE.

SYSTÈME DES POIDS ET MESURES.

La France possède maintenant un ensemble de mesures qui compose le système le plus complet, le mieux lié et en même temps le plus simple qui ait jamais été inventé. Le désir de le rendre universel fit adopter pour base la distance de l'équateur au pôle, et pour unité la dix-millionième partie de ce quart de méridien. Delambre et Méchain furent chargés de mesurer la méridienne de Paris, depuis Dunkerque jusqu'à Barcelonne, et le *mètre* fut enfin fixé à 3 pieds 11 lignes $\frac{296}{1000}$ de la toise de Paris. On a signalé, depuis, quelques erreurs qui se sont glissées dans les mesures des deux savants français, et il paraît même que Méchain avait reconnu avant sa mort une inexactitude qu'il ne crut pas devoir révéler, dans la crainte de compromettre, et trop tard, tout notre système métrique, dont l'uniformité seule est déjà un immense bienfait. L'erreur ne mérite guère d'ailleurs qu'on s'y arrête, puisqu'en définitive notre mètre ne serait trop court au plus que d'un dixième de ligne pour représenter exactement la dix-millionième partie du quart du méridien. En tout cas, cette erreur ne porterait que sur la fixation de la base, et la manière dont toutes les autres mesures en dérivent n'en reste pas moins admirable, quoiqu'on ait aussi cru pouvoir attaquer les expériences de Lefèvre-Gineau pour la fixation du gramme. L'idée de prendre pour base une partie du méridien est, au reste, plus brillante que solide, puisqu'il paraît à peu près certain que

les différents méridiens de la terre sont loin d'être égaux. Ce ne sera donc que lorsqu'on aura pu obtenir, avec une grande précision, la mesure **moyenne** de la distance du pôle à l'équateur, qu'il sera possible de réaliser la grande et belle pensée d'un système métrique basé sur les dimensions du globe. En attendant, la valeur du mètre actuel se trouve établie d'une manière invariable par sa comparaison avec celle du pendule à seconde ; et la longueur d'un pendule dont les oscillations battent chaque seconde sous le 45° de latitude, représente 0m.993977.

Comme l'unité de mesures est, au fond, arbitraire, celle-ci, facilement retrouvable, est donc très satisfaisante dans l'état de nos connaissances. Maintenant voici comment toutes les autres mesures dérivent d'elle :

Un carré dont le côté est de dix mètres, et qui renferme conséquemment une superficie de cent mètres carrés, est l'unité des mesures de superficie, ou des mesures *agraires ;* cette unité se nomme *are.*

Un cube dont le côté est la dixième partie du mètre, est, sous le nom de *litre,* l'unité des mesures de *capacité;* c'est donc la millième partie du mètre cube.

Appliqué au mesurage des grandes capacités, le mètre cube prend le nom de *stère.*

L'unité des mesures de *pesanteur,* c'est-à-dire des *poids,* se nomme *gramme;* c'est le poids d'un volume d'eau distillée, au maximum de densité, remplissant un cube dont le côté a pour longueur la centième partie du mètre.

Pour les monnaies enfin, l'unité est le *franc,* dont le poids est de cinq grammes, composé de neuf parties d'argent sur une de cuivre, et dont le diamètre est également en rapport avec le système métrique.

Mais ce n'est pas seulement de la relation de toutes ses parties entre elles que ce système tire son incontestable mérite ; il a encore le grand avantage de s'appuyer sur le système décimal, c'est-à-dire sur le nombre de nos chiffres : ainsi, ses divisions croissantes et décroissantes se font de dix en dix, et les opéra-

tions arithmétiques dans lesquelles il entre, en sont rendues d'autant plus faciles. On a dénommé d'une manière particulière chaque dizaine de ces différentes unités, en y joignant comme préfixes des noms grecs qui désignent des multiples décimaux correspondants, et en conservant le nom de l'unité fondamentale pour racines. Ces mots sont, dans l'échelle ascendante, et en partant de l'unité, *déca* (dix), *hecto* (cent), *kilo* (mille), *myria* (dix mille); et en descendant aux divisions décimales, toujours à partir de l'unité, *déci* (dixième), *centi* (centième), *milli* (millième). Quelques-uns cependant ne sont pas usités, nous les omettrons dans le tableau suivant, et pour le franc, on le divise seulement en *décime*, *centime*, *millime*.

Certains multiples deviennent à leur tour des unités dont on se sert de préférence à l'unité véritable souvent trop petite pour quelques usages: ainsi le *kilomètre* est employé pour les mesures *itinéraires;* l'*hectolitre*, pour le mesurage des grains; le *kilogramme,* pour fixer le poids de tous les objets autres que les diamants et les métaux précieux, etc.

Des étalons prototypes sont déposés aux Archives et à l'Observatoire.

Établi par la loi du 18 germinal an III, ce système de poids et mesures eut longtemps à lutter contre les habitudes locales des différentes parties de la France. On dut commencer par une transaction entre l'ancien et le nouveau système. Un décret de 1812 qui maintenait les vieux noms et les anciennes divisions ramena du moins les mesures au système nouveau: ainsi le *pied* fut juste le tiers du mètre; la *livre* devint la moitié du kilogramme, tout en se divisant en 12 pouces, de 12 lignes, en 16 onces, etc. Mais la loi du 4 juillet 1837, en rendant obligatoire le système métrique et décimal dans toutes les transactions et marchés, a mis fin à cette époque de transition, et, depuis le 1er janvier 1840, la France fait usage de ce système perfectionné, que déjà différentes nations ont eu la sagesse de lui emprunter.

Le tableau suivant fait voir l'ensemble de ce système.

NOMS SYSTÉMATIQUES.	VALEUR.
Mesures de longueur.	
Myriamètre.	Dix mille mètres.
Kilomètre.	Mille mètres.
Hectomètre.	Cent mètres.
Décamètre	Dix mètres.
Mètre	Unité fondamentale des poids et mesures; dix-millionième partie du quart du méridien terrestre.
Décimètre.	Dixième du mètre.
Centimètre	Centième du mètre.
Millimètre	Millième du mètre.
Mesures agraires.	
Hectare.	Cent ares ou 10,000 mètres carrés.
Are	Cent mètres carrés, carré de 10 mètres de côté.
Centiare	Centième de l'are, ou mètre carré.
Mesures de capacité pour les liquides et matières sèches.	
Kilolitre.	Mille litres.
Hectolitre.	Cent litres.
Décalitre.	Dix litres.
Litre.	Décimètre cube.
Décilitre.	Dixième du litre.
Mesures de solidité.	
Décastère.	Dix stères.
Stère.	Mètre cube.
Décistère.	Dixième du stère.
Poids.	
Millier	Mille kilogr. poids du mètre cube d'eau et du tonneau de mer.
Quintal	Cent kilogr., quintal métrique.
Kilogramme.	Mille grammes; poids dans le vide d'un décimètre cube d'eau distillée à la température de 4° centigr.
Hectogramme	Cent grammes.
Décagramme.	Dix grammes.
Gramme.	Poids d'un centimètre cube d'eau à 4° centigrades.
Décigramme.	Dixième du gramme.
Centigramme	Centième du gramme.
Milligramme.	Millième du gramme.
Monnaie.	
Franc	Cinq gramm. au titre de 9/10 de fin.
Décime.	Dixième du franc.
Centime	Centième du franc.

Il peut être utile de faire connaître aussi le système des poids et mesures que les Français, au moment de la conquête, ont trouvé en usage dans l'Algérie.

L'unité ordinaire pour le *poids* est une espèce de livre divisée en onces, appelée par les indigènes *el rotle*. Elle est également employée à Alger, à Bone, à Oran et à Constantine. Il y a plusieurs sortes de rotles : celle qui est la plus usitée dans le commerce et qui semble destinée à faire tomber les autres en désuétude, porte le nom de *el rotle attari;* elle est de 16 onces et vaut kilogr. 0.546. Mais on employait en outre la livre (ou rotle) *feuddi*, aussi de 16 onces, pour peser les monnaies ou l'or et l'argent en barres ; elle vaut kilogr. 0.498 ; la livre *gredhari*, de 18 onces, qui n'est plus en usage que parmi les gens de la campagne, vaut kilogr. 0.614 et sert à peser les fruits frais, les légumes et herbages ; la grande livre (*el rotle kebir*), de 27 onces, ou de kilogr. 0.922 est encore usitée pour le miel, le beurre, les fruits secs, l'huile, le savon, etc. Il existe autant de sortes de quintaux que l'on distingue d'espèces de livres qui, multipliées par 100, donnent leur quintal correspondant. Ainsi

			Kilogr.
Le quintal	*attari*	équivaut à	54.608
—	*feuddi*	—	49.743
—	*gredhari*	—	61.434
—	*kebir*	—	92.151

Le *mitkal*, autre poids qui sert pour l'or ouvragé, les perles fines, les essences, etc., vaut kilogr. 0.004,669. Il se divise en 24 grains de *karoube*. Enfin le *kirat*, divisé en 4 grains imaginaires, équivaut à kilogr. 0.000,207 et n'est usité que pour les pierres précieuses.

Les *mesures de capacité* sont : le *saa* de 60 litres, divisé en demies et quarts et servant surtout pour le sel ; la *fanègue*, mesure des grains équivalant à 102 litres ; le *tuptia*, usité à Médéah, de 480 litres ; le *koulla* ou *kolla*, de 16 litres à Alger, et de 12 à Constantine, qui sert exclusivement pour l'huile et se divise en quarts, demies et huitièmes.

Les *mesures linéaires*, appelées *pic*, sont généralement employées dans l'ancienne régence. Le *pic turc*, qui se divise en 8 *robs* et sert pour les draps, les étoffes de soie, etc., équivaut à mètre 0.636. Le *pic arabe* s'emploie de préférence pour les cordons et galons de soie, pour les toiles et les tissus de coton; il équivaut à mètre 0.476. Le *yard* de Gibraltar, qui répond à mètre 0.912, est aussi généralement usité pour les étoffes. Quant aux distances, les Arabes les calculent par heures et journées de marche.

A défaut d'une *mesure de superficie* proprement dite, on évalue la contenance d'un bien fonds en *zouidjas* ou paires de bœufs. Le travail d'une paire de bœufs s'entend de l'ensemencement de 23 saas de froment, qui se rapportent à environ 6 hectares.

L'unité *monétaire* est le *boudjou*, pièce d'argent qui vaut 1 fr. 86 cent. et qui se subdivise de différentes manières. La piastre d'Alger (*zoudj boudjou*, et en arabe *douro-fi-djézaïr*) vaut 3 fr. 72 cent. Le *sultani* d'Alger est de 8 fr. 40 cent., et le *mabboud* de el Hadj Ahmed de 4 fr. 75 cent., quoiqu'il ne paraisse valoir réellement que 3 fr. 50 cent.

Aux Antilles françaises, le système métrique adopté dans la métropole a été mis en vigueur, à la Guadeloupe le 1er janvier 1826, et à la Martinique le 1er juin 1828. Jusqu'alors les anciennes mesures de Paris, telles que le pied, la toise, l'aune, la livre et leurs subdivisions, étaient restées en usage. Voici quelle est la proportion des anciennes aux nouvelles mesures.

		Mètres.
Mesures de longueur.	Le pied de roi de 12 pouces.	0.32484
	La toise de 6 pieds.	1.94904
	L'aune de Paris	1.18845
	Le pied américain.	0.30480
	La lieue terrestre de 25 au degr.	444.4
	La lieue marine	555.56

		Hectares.
Mesures de superficie.	Le *carré* (ayant 100 *pas* de chaque côté)	1.2926
		Mètres carrés.
	La toise carrée.	3.798744
	Le pied carré.	0.105521
		Mètres cubes.
Mesures cubiques.	Le pied cube.	0.034277
	La toise cube	7.40389
		Stères.
	La corde.	1.387
		Litres.
Mesures de capacité.	La pinte de Paris	0.9313
	Le pot de deux pintes. . . .	1.863
	Le gallon.	3.440
	Le boucaut de rhum (de 114 gallons).	392.160
		Kilogr.
Poids.	La livre de 16 onces.	0.48951
	Le quintal	48.951
	Le baril de farine (de 180 liv.).	489.5060
	Le tonneau de 20 quintaux. .	979.0120

En outre des *monnaies* françaises, il y a dans la circulation, aux Antilles françaises, un grand nombre de pièces espagnoles, portugaises, anglaises et autres. Le cours des *quadruples* ou *doublons* d'Espagne, pièces d'or d'un usage fréquent, est également fixé à 81 fr. 51 cent.; mais ces pièces sont reçues à 86 fr. 40 cent., valeur égale à celle de 16 piastres. Le cours des *portugaises*, dites aussi *lisbonines* et *moèdes*, est de 45 fr. 28 cent.

La banque établie à la Guadeloupe en 1826, pour créer au profit de la colonie un signe représentatif du numéraire, est en liquidation depuis 1831, et ses opérations sont indéfiniment suspendues.

DEUXIÈME NOTE ADDITIONNELLE.

CABOTAGE ET PORTS DE MER.

Cabotage français. Nous en avons donné les chiffres, à la p. 50, non-seulement pour l'année 1837, mais encore pour les 10 ans qui l'ont précédée. Aujourd'hui nous pouvons ajouter ceux de l'année 1840 dont le *Tableau* n'avait pas encore paru au moment de l'impression des premières feuilles de ce volume.

Dans l'année 1840, le poids des objets transportés, pêche côtière non comprise, a été de 1,733,975 tonneaux, c'est-à-dire un peu moindre qu'en 1837. Les navires à voiles ou à vapeur qui y ont été employés (en les comptant autant de fois qu'ils ont fait de traversées) étaient d'une contenance de 2,314,735 tonneaux, c'est-à-dire supérieure de plus de 100,000 tonneaux à celle de 1837. C'étaient en tout 85,978 navires, ou plutôt traversées de navires, employant un total de 331,874 hommes d'équipage. Ces chiffres constatent un progrès même sur 1839 (voir p. 52), et un progrès très notable sur 1837.

De la totalité des transports, 1,746,000 tonneaux appartenaient à l'Océan et 568,000 à la Méditerranée : c'est à peu près la même proportion qu'en 1837, mais avec une supériorité encore un peu plus forte pour l'Océan. Voici le mouvement du cabotage dans les deux principaux ports, le Havre, y compris son annexe, Rouen, et Marseille (quantités de tonneaux) :

	Entrée.	Sortie.	Total des transports.
Le Havre et Rouen.	426,000	318,000	744,000
Marseille	198,000	220,000	418,000

Les bois occupaient encore le premier rang : c'étaient en tout 271,000 tonneaux ; les matériaux à bâtir venaient après, 207,000

tonneaux; puis, les grains et farines, 190,000; les sels, 160,000; les vins de la Gironde, 145,000 tonneaux, au lieu des 119,000 de 1837; les vins de la Provence, 58,000. La houille ne figurait dans le mouvement de notre navigation côtière proprement dite que pour 62,000 tonneaux, dont seulement 22,000 dans l'Océan.

« Sur le littoral d'Angleterre, a dit M. Michel Chevalier, dans un de ses excellents articles du *Journal des Débats;* sur le littoral d'Angleterre, où se meuvent, il est vrai, la majeure partie des charbons extraits des bassins houillers de la Grande-Bretagne, le transport des houilles a été, en 1840, de 7,578,415 tonneaux, quantité qui équivaut à deux fois et demie l'extraction totale de la France. Quant au tonnage total du cabotage anglais, il touche aujourd'hui à près de 11 millions de tonnes, et représente ainsi cinq fois environ celui de la France. » Le même économiste fait observer que cette supériorité qui existe dans le poids des chargements, ne se retrouve pas dans le nombre comparé des navires: c'est qu'ils ont un chargement beaucoup plus fort que celui des navires français. Il est, en effet, d'un peu plus de 78 tonneaux par navire, tandis que chacun de nos bâtiments caboteurs n'avait, en 1840, transporté en moyenne que 27 tonneaux au plus. « C'est là évidemment un désavantage pour nous, ajoute-t-il. En déterminant un mouvement de navigation côtière aussi actif, en maintenant à bord un personnel maritime aussi considérable, le transport des houilles est assurément pour beaucoup dans la supériorité de la marine marchande de la Grande-Bretagne. Voici du reste le tonnage comparé, tant pour le cabotage que pour le long cours, en 1839, des trois premières puissances commerciales du monde [1] » :

	Cabotage.	Long cours.	Navigation totale
Angleterre	10,825,523	3,957,468	14,782,991
France.	2,325,246	2,929,174	5,254,420
États-Unis.	1,120,311	876,167	1,996,478

(1) On comparera ces chiffres avec ceux que nous avons donnés nous-même p. 49-50, et dans d'autres parties de ce volume.

Ces chiffres, si l'on se reporte à dix ou douze ans plus haut, font ressortir pour l'Angleterre un accroissement bien plus considérable que pour la France. En 1827, par exemple, notre navigation côtière était de 2,018,000 tonnes, et celle de la Grande-Bretagne de 7,448,000. Pour cette puissance, l'accroissement a donc été de près de moitié; pour nous, il est resté d'un septième au plus.

Ports de mer. Nous croyons devoir revenir aussi sur ce qui a été dit p. 329, au sujet de divers ports étrangers dont nous avons comparé le mouvement à celui des ports de France.

M. Michel Chevalier a extrait d'un document émané du *Board of trade* d'Angleterre les renseignements suivants sur la navigation du port de *Londres* en 1841.

Il est entré dans ce port 6,099 navires; il en est sorti 4,179; total : 10,278 bâtiments, dont le tonnage s'est ainsi réparti :

Navigation avec les États d'Europe. . . .	1,000,000 tonneaux.
— avec les Amériques.	148,000
— avec le Levant.	30,000
— avec la Chine, les Indes-Orientales, etc.	34,000
— avec les possessions Anglaises dans les deux mondes . . .	708,000

Le tonnage général de la navigation du port de Londres s'est donc élevé, en 1841, cabotage non compris, à 920,000 tonnes, c'est-à-dire aux deux tiers du tonnage de tous les ports de France, en 1840, lequel a été, comme on sait, de 2,896,000 tonneaux.

Dans le mouvement général du tonnage de Londres, le commerce de la France a occupé 176,000 tonnes; celui de l'Allemagne et de la Prusse, 258,000; celui de la Russie, de la Suède, du Danemark et de la Norvège, 234,000; celui de la Hollande et de la Belgique, 210,000.

« Un fait fort remarquable, ajoute le savant publiciste, ressort des comparaisons qu'on peut faire entre le tonnage du port de

Londres, en 1841, et celui des années antérieures : la navigation du commerce avec l'Europe décroît, ou du moins demeure stationnaire ; tout au contraire, la navigation avec les colonies anglaises s'accroît chaque année; et ce double résultat n'atteste-t-il pas pour Londres, comme pour les autres grands centres commerciaux d'Europe, que c'est plus que jamais aujourd'hui dans les relations avec les deux Indes, dans les fondations coloniales, que les États commerciaux du continent doivent chercher fortune? Tout pays d'Europe aujourd'hui a sa fabrication, sa manufacture, et pourvoit à ses besoins. Le complément des chemins de fer au dedans, c'est l'extension, au dehors, des relations coloniales. »

Le port de *Liverpool* ne reste pas beaucoup au-dessous de celui de Londres. Nous en avons fait connaître (p. 329) le mouvement à l'entrée pour l'année 1831 : voici maintenant le double mouvement d'entrée et de sortie pendant les années 1833, 1834, 1835 et 1836.

Années.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1833.	2,568	656,168	2,450	614,725
1834.	2,374	641,840	2,959	754,115
1835.	2,606	720,276	2,892	796,129
1836.	2,400	714,660	3,027	822,271

Ces navires appartenaient pour la plus grande partie au commerce des possessions anglaises dans les deux mondes; puis venaient les États-Unis pour un quart environ; en 1836, la France ne figurait que pour 13 bâtiments à l'entrée et pour 13 à la sortie.

En 1834, les importations s'élevaient à 457,988,900 fr., et les exportations à 490,200,200 fr.; en 1836, les importations étaient de 712,195,400 fr., et les exportations de 722,170,800 fr. Et dans ces sommes énormes, le mouvement du cabotage n'est pas plus compris que dans celles qui se rapportent à Londres [1].

(1) Voir les articles *Londres* et *Liverpool* de l'*Encyclopédie des Gens du Monde*.

Il est intéressant pour la France de comparer avec le mouvement de ses ports celui des deux principaux ports de la Belgique, Anvers et Ostende, et d'examiner sous quel rapport ses progrès ou ses pas rétrogrades (suivant le résultat qu'on trouvera) sont avec ce qui se remarque à cet égard chez nous.

Voici d'abord le mouvement pendant 8 ans du port d'*Anvers* qui possédait en propre, au 31 décembre 1839, 61 navires ensemble de 10,020 tonneaux. Nous ne donnons que le tonnage des bâtiments chargés [1].

	Navires entrés.	Navires sortis.	Totaux.
1831.	51,427	44,761	96,188
1832.	143,535	150,774	294,309
1833.	117,558	113,622	231,180
1834.	136,858	136,610	273,468
1835.	149,485	99,310	248,795
1836.	169,841	122,186	292,027
1837.	218,910	148,524	367,434
1838.	188,460	67,884	256,344

Ainsi le mouvement du port d'Anvers, bien inférieur aujourd'hui à ce qu'il fut jadis, est encore assez loin de celui du Havre, et il n'est guère que la moitié de celui de Marseille.

Voici le mouvement du port d'*Ostende*, pendant les mêmes années : il décroît visiblement et ne saurait donner lieu aux mêmes comparaisons.

	Navires entrés.	Navires sortis.	Totaux.
1831	73,162	71,255	144,417
1832	95,425	90,678	186,103
1833	92,617	103,956	196,573
1834	57,078	58,682	115,760
1835	55,785	46,925	102,710
1836	56,965	38,805	95,770
1837	65,021	39,279	104,300
1838	46,647	19,316	65,963

(1) Heuschling, *Essai sur la statistique générale de la Belgique*, p. 297 et 322.

Personne n'ignore que c'est le transit qui excite la rivalité entre les ports belges et les ports français; et quoiqu'on exagère singulièrement l'importance de cette espèce d'opération sous le rapport de la création de valeurs, elle mérite en effet de fixer l'attention des gouvernements. Une ou deux années encore, et la Belgique touchera d'un côté à la mer et de l'autre au Rhin qui n'en sera séparé que par un intervalle franchissable en quelques heures. La Suisse et l'Allemagne d'une part, d'autre part l'Angleterre pourraient bien alors préférer pour l'écoulement de leurs marchandises cette voie commerciale à toute autre, si la France n'avait rien à lui opposer que ses vieilles routes défectueuses et ses canaux inachevés. Mais la France, grâce à Dieu, connaît son intérêt et ne reste pas en arrière de la marche du siècle. Celui-ci a récemment trouvé un instrument nouveau de progrès que tous les peuples à l'envi saisissent suivant leurs moyens : les chemins de fer sont devenus la grande affaire de l'Europe, on pourrait dire des deux mondes. Contre son habitude, la France a reconnu un peu tard qu'elle devait aussi en faire la sienne; mais elle s'en occupe maintenant avec d'autant plus de maturité que plus d'expérience lui est acquise, et pour persévérer jusqu'au bout, il lui suffira sans doute de savoir que toutes les questions d'avenir et de civilisation semblent étroitement liées à cette question d'intérêt matériel qui préoccupe partout les peuples et les gouvernements.

FIN DES NOTES ADDITIONNELLES.

ADDITIONS ET ERRATA.

T. I, p. 216. Un Français, M. Philippe de Girard, revendique pour la France et pour lui l'honneur de l'invention des machines à filer le lin.

P. 223, ligne 30, au lieu *de* 500 *millions*, lisez *de* 600 *millions*.

P. 255, ligne 16, supprimez le renvoi, ainsi que la note au bas de la page.

P. 272, ligne 15, au lieu de 1,227,646 liv., lisez 1,027,646.

T. II, p. 7, ligne 28, au lieu de *au besoin*, lisez *à la rigueur*.

P. 214, ligne 24, au lieu de *réunis sur le même sceptre*, lisez *sous le même sceptre*.

P. 221, ligne 21, supprimez ces mots : *marchandise qui n'est pas destinée pour la France*.

P. 258, ligne 8, au lieu de *l'un et l'autre*, etc., lisez *De* 1825 *à* 1829, *l'un et l'autre*.

P. 273, ligne 9. Il n'a pas été donné suite à cet arrêté : peu de temps après l'avoir signé, le roi des Pays-Bas a ratifié un traité antérieurement conclu et en vertu duquel le Luxembourg devait entrer dans l'Association douanière allemande.

